

22^e jaargang nr. 149

22^e année no. 149



NEPTUNUS

info marine

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

1974 - 1975

revue maritime bimestrielle

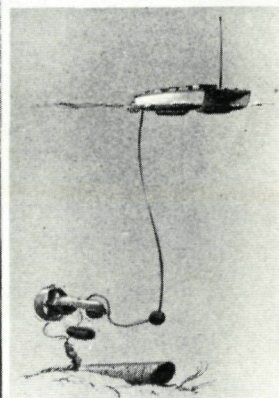
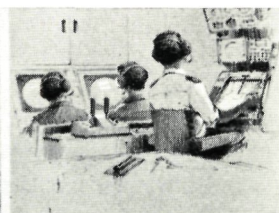
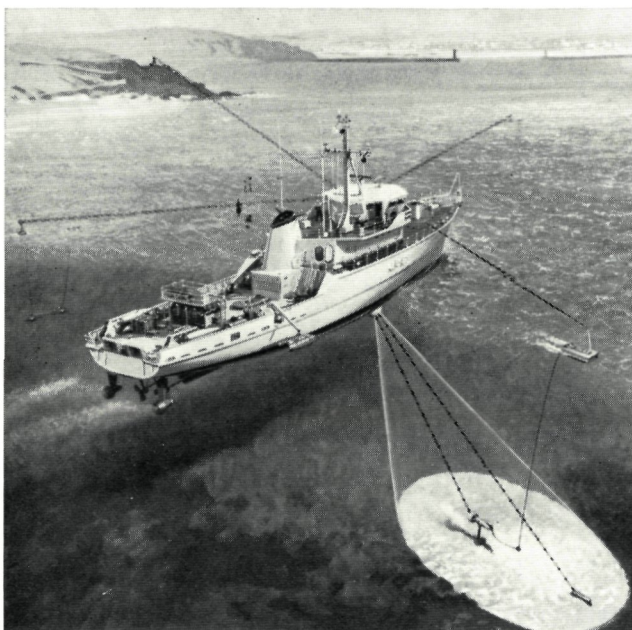
VOSPER THORNYCROFT

47m Minehunterdesign

The Vosper Thornycroft 47 m Minehunter will be built, like HMS Wilton, in glass reinforced plastic and will be about the same size but with increased beam and more modern appearance. Its equipment will be of the latest type making it an effective modern ship for mine-hunting and, if required, for minesweeping or patrol duties.

New methods of position fixing and plotting have been incorporated and new methods of mine detection and destruction. There will be little danger to the ship from magnetic or other influence mines.

The trials of HMS Wilton have fully confirmed the value of grp as a building material for mine countermeasure vessels.



The 47 m Minehunter in action. The ship's position is fixed by means of trisponder beacons and the mine destruction vehicle is being directed by radio control towards the target mine, from the operations room (top right). When the sonar shows mine and target to be close together, the mine destruction weapon is released (lower right) and the vehicle is brought back to the ship for recovery or re-arming.



AMERAGE S.A.
Chaussée de la Hulpe 181
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657

INTAIR
DIVISION

Model of 47 m Minehunter showing the Pleuger rudders for accurate manoeuvring at low speed (0.6 knots) and the layout of the sweep deck.

NEPTUNUS

info marine

juillet 1974 - 22e année No. 1

juli 1974 - 22e jaargang Nr. 1

sommaire neptunus

inhoud neptunus

aan u vriend lezer	2
a vous amis lecteurs	3
end sweep, ou la guerre des mines	
au vietnam par j.c. liénart	6
de vrije hoge zee door m. verboven	11
maritiem panorama door h. rogie	17
woorden uit de zeemanskist door j. dreesen	19
marines militaires - la bundesmarine par j. de ridder	21
répertoire biographique par j.c. liénart	24

inhoud info - marine

sommaire info - marine

de vloot - la flotte	27
het leven in onze groeperingen -	
la vie dans nos groupements	
visites - bezoeken	31
cérémonies - plechtigheden	33
sport	34
info-reserve	38
	42

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue

Directeur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman

Medewerkers Info-Marine

Collaborateurs Info-Marine

1LZ N. Helsmoortel (COMIENAV), 1LZ J. Vandewalle (COMLOGNAV), 1LZ Crelot (NAVCOMPORTNWP), VTZ J. Ceulemans (COMOPSNAV), 1MC R. Offermans (COMIENAV), 1MC A. De Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch. Vandaele (COMLOGNAV), 1MR. W. Gortack (COMSERVOST), 1MC M. Stevens (NAVCOMPORTOST), MTR E. Wets (COMOPSNAV), 1MR Malfait (NAVCOMPORTZEB), MAT/MIL A. Sanders (AT ZS1/IRP).

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje

Correspondance, changements d'adresse, publicité, la boutique

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité

C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende

Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende

200 F gewoon - normal

500 F ere - d'honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

V. Ségaert

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Béatse, D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, R. Van Ransbeek, J. Dreesen, E. Pouillet.

à vous, amis lecteurs...

« De cuir est ma peau première,

« D'acier ma seconde peau ».

Chant des Gueux.

Voici donc votre NEPTUNUS sous sa nouvelle peau

Nous espérons qu'il vous plaira dans son format agrandi et sa présentation nouvelle.

Outre le changement apporté à la forme extérieure de la revue, le contenu a lui aussi quelque peu changé. Vous vous en doutiez bien n'est-ce pas ? La raison en est que NEPTUNUS a absorbé les bulletins d'informations navales : INFO-MARINE et INFO-RESERVE qui pour des raisons étrangères à notre volonté ne peuvent plus paraître.

L'information étant plus que jamais nécessaire l'A.S.B.L. NEPTUNUS prend cette charge à son compte et fera de son mieux pour satisfaire les désirs de chacun. C'est ainsi que notre équipe pleine d'ardeur, voulant actualiser l'information, chercha à faire sortir dès cette année même, un numéro NEPTUNUS chaque mois. Grand projet, désir très cher et partagé par tous. Elle s'est penchée pour ce faire sur un tas de solutions originales, je dis bien des solutions originales car vous vous doutez que les solutions simples ne nous étaient par accessibles ce qui les font d'ailleurs ressembler comme sœurs jumelles aux solutions originales dont j'ai parlé plus haut, car aucune d'entre elles n'a pu malgré notre désir si grand, nous satisfaire entièrement vu l'état actuel de nos finances et le peu d'ampleur de nos moyens. Donc pas de parution mensuelle à moins que cela ne change ! et que vous nous y aidiez... Ici il est d'usage que la Rédaction embouche ses grandes trompettes pour faire retentir bien loin son appel à plus de contribution de chacun, contribution littéraire s'entend. Ainsi donc il faut dire ici que NEPTUNUS a besoin pour remplir ses colonnes, qui doivent porter la réputation de la Force Navale haut et loin et largement, de récits, de nouvelles vraies, d'analyses profondes et d'opinions sérieuses, de descriptions et d'informations, de méditations même, d'études ou de réflexions sur les marines, les marins, les navires, les ports et le commerce de notre pays et de nos voisins, de nos amis et des autres, afin de faire entendre la voix-qui-vient-de-la-mer au peuple de terriens qui nous entoure. Soufflez, vous tous qui en connaissez un bout, dans la conque de Neptunus, conque moderne équipée de moyens de diffusion puissants, mais soufflant à l'encontre des tempêtes que déchaînait la conque du dieu des Océans, des vents de paix, des souffles de progrès, des brises de liberté qui sont les sœurs du Vent du Large...

La Force Navale a pour mission de défendre et de protéger la marine marchande et de garantir la liberté du trafic maritime de notre pays, dans une alliance d'intérêts partagés par des pays amis. Elle n'a pas d'autre raison d'être.

Sa mission en temps de paix est de s'y préparer. Cela demande des soins attentifs de son Etat-Major, de l'ordre et de l'organisation et cela exige de tous un travail incessant, une volonté ferme, du courage et de la confiance, mais aussi une connaissance toujours renouvelée, des moyens, des matériaux et des engins sans cesse plus évolués, qui sont aujourd'hui à la disposition du marin.

Cela demande que l'on connaisse bien aussi la marine marchande, celle-là même que l'on aura à protéger, s'il fallait jamais qu'elle courût un danger.

Que le reflet de ces préoccupations, de ce labeur aiguillonné d'un enthousiasme jeune, de ce souci de bien faire se lise au travers des articles qui paraissent dans cette revue, seul témoin, seule fenêtre ouverte sur la marine et les marins qui peinent au large, loin des yeux, au delà même de l'horizon.

Que le peuple attentif à l'effort de défense déployé par notre marine puisse en conclure en parodiant notre devise « Non Multa Sed Multum ». Nous ne leur en avons pas donné beaucoup mais ils en tirent le maximum et nous serons contents ; nous aurons accompli notre mission nous aurons donné de la voix à cette Marine que la tradition appelle le « Silent Service » le service silencieux ; nous l'aurons fait connaître, nous l'aurons fait aimer, nous y aurons attiré des jeunes qui comme nous y trouveront les satisfactions immenses que procure un métier viril, tout entier au service du pays et dont nous serons fiers de les voir prendre la suite. Car là est le vrai problème de la marine : assurer la suite. Les plus belles cathédrales comme celle de Reims par exemple, ont parfois demandé 400 ans de travail pour être bâties et pour atteindre finalement la perfection qui ravit nos yeux et appelle notre ferveur. La Marine de notre pays est une cathédrale à la construction de laquelle, comme les compagnons bâtisseurs d'autrefois, nous nous sommes attelés.

Pendant 200 ans notre pays en fut privé par des traités qui fermèrent nos ports, nos estuaires et nos écoles de marine ; pendant 200 ans notre pays refermé sur lui-même fut le seul riverain de la Mer du Nord à n'avoir plus de marine, ni de marins, ni de commerce maritime en propre.

Depuis 1830 les Belges l'ont remise en chantier et malgré quelques arrêts l'œuvre continue. A la dernière guerre 72 navires ont coulé sous pavillon belge. Comme les corsaires d'autrefois beaucoup de nos marins marchands se sont fait marins du Roy et sont revenus libérer le pays ; la Nation par eux s'est enrichie d'une flotte de guerre modeste il est vrai mais dont les unités se sont élevées un moment au nombre de 56. Les armateurs ont pu reconstituer la flotte marchande, modeste aussi, et bien au dessous de nos besoins et de nos quotats internationaux. - C'est que cela ne se fait pas en un jour une Marine !

Tout comme une cathédrale à laquelle travaillèrent plusieurs générations d'hommes, la Marine exigera que des hommes se succèdent en grand nombre et deviennent marins. Animés, comme autrefois les bâtisseurs de cathédrales, de la même foi, foi dans l'œuvre à laquelle ils coopèrent, de la même fierté, fierté de la perfection du travail accompli, ils connaîtront la grande et vraie satisfaction qui est d'appartenir à un tout cohérent et juste et de participer à une œuvre de création grande, belle et utile.

J.C. LIENART

aan u, vriend lezer...

« Van leder is mijn eerste huid,
van staal mijn tweede huid ».

Geuzenlied.

Ziehier dan uw NEPTUNUS in zijn nieuwe huid ! We hopen dat hij u kan bekoren met zijn groter formaat en vernieuwde bladschikking.

Naast de wijzigingen aan het uitzicht van het tijdschrift, is de inhoud eveneens een weinig gewijzigd... daar twijfelde u zeker niet aan ? De oorzaak is te vinden in het feit dat NEPTUNUS samengesmolten is met de marine-informatiebladen INFO-MARINE en INFO-RESERVE, die beiden, om reden van onze wil onafhankelijk, niet meer kunnen verschijnen.

Voorlichting is nochtans meer dan ooit noodzakelijk, de v.z.w. NEPTUNUS neemt deze taak dan ook over en zal haar best doen om uw verlangen dien-aangaande te voldoen. Het was in deze optiek, dat onze redactie en raad van beheer, - misschien wel een weinig onstuimig - met de bedoeling het nieuws te aktualiseren, dacht om de maand een nummer van NEPTUNUS te laten verschijnen. Groot plan en - vrome - wens gedeeld door ons allen.

Wij hebben ons gebogen over tal van spitsvondige middelen en als we dit schrijven dan begrijpt men onmiddellijk dat alledaagse oplossingen voor een dergelijk opzet ruim onvoldoende waren, helaas waren ook deze goed uitgebalanceerde en ver gezochte middelen onvoldoende om deze maandelijkse uitgave mogelijk te maken. Het is inderdaad zo dat wij dit, noch financieel noch qua personeel aankunnen. Dus voorlopig geen maandelijkse editie of het zou erg moeten veranderen... misschien kan U ons daarin helpen ! Het is bijna een traditie geworden dat de redactie van deze rubriek gebruik maakt, om met luide stem, om meer medewerking te verzoeken, vanzelfsprekend bedoelen wij hier literaire medewerking. Laten wij het dus nogmaals benadrukken dat wij bijdragen nodig hebben, artikels die helpen de faam van onze - uw - Zeemacht te verspreiden... ver en luid ; hier denken wij voornamelijk aan verhalen, gebeurtenissen, grondige en ernstige studies, beschrijvingen, informatie in de breedste zin van het woord, zelf bedenkingen, studies en beschouwingen over marines, de zeelui, de schepen, de havens, de koopvaardij van bij ons, onze bureaus en onze vrienden. Dit alles, om de « stem der zee » te laten weerklinken in de oren van het volk ten lande. Laten wij dus de kinkhoorn van Neptunus gebruiken, om uw stem te laten weergalmen en uw enthousiasme en kennis kwistig rond te strooien... echter niet zoals de mythologische zeegod Neptunus deed, om stormen te veroorzaken, maar wel vooruitgang, vrede en vrijheid te verkondigen, dit alles zo verwant met een frisse zeewind - een wind van vernieuwing...

Onze Zeemacht heeft tot doel de koopvaardij te beschermen en te verdedigen, de vrijheid van marietie doorvaart te waarborgen en dit in een verbond met bevriende naties. Dit is haar enige doel en reden van bestaan. In vredetijd dient ze zich daarop voor te bereiden. Dit vraagt heel wat aandachtige zorgen van de Staf Zeemacht, de organisatie en schikking van dit alles vraagt een voortdurende totale inzet, moed en vertrouwen, maar ook een steeds durende kennis van de vernieu-

wing en evolutie van de middelen, materieel en apparatuur, welke ter beschikking staat van onze marine. Dit alles vraagt eveneens een goede kennis van de koopvaardij, het is tenslotte deze welke dient verdedigd, indien bedreigd.

Het is deze opdracht, dit werk gedaan met een jeugdig enthousiasme, deze zorg het goed te doen, welke moet weerspiegeld worden in de artikels van dit tijdschrift, open venster op de Zeemacht en zeelui die zich op zee, uit het oog en achter de horizon bevinden.

Voor deze mensen die oog hebben voor onze spanningen, en er besluiten kunnen uit trekken, misschien met een boutade op onze leus « NON MULTA SED MULTUM » : wat wij hun geven is misschien niet veel, maar ze hebben het maximaal benut. Wij zullen een taak volbracht hebben, wij zullen een stem gegeven hebben aan deze Macht welke traditioneel de « Silent Service » of zwijgende macht genoemd wordt. Wij zullen haar leren kennen, leren bemind maken, haar openstellen voor deze jeugd, die zoals wij, er zich zal kunnen in uitleven en deze jongeren een beroep schenken ten bate van de natie, en aan wie wij met genoeg het roer zullen overhandigen.

Inderdaad, daarin schuilt ongetwijfeld het grote probleem voor onze Marine, de opvolging. De mooiste kathedralen, zoals deze van Reims, hebben soms 400 jaar werk gevraagd om de volmaaktheid en schoonheid te bereiken waarmee wij ze heden bewonderen. De uitbouw van onze Zeemacht kunnen wij vergelijken met een dergelijk groots opzet, waaraan wij ons hebben toegewijd met dezelfde volharding als de bouwvakkers van deze kathedraal.

Gedurende 2 eeuwen werd ons land door allerlei verdragen de toegang naar zee belemmerd, werden havens gesloten en waren zeevaartscholen onbestaande. Gedurende 200 jaar was ons land palend aan de Noordzee, een natie zonder Marine, koopvaardij, noch eigen zeehandel. Sinds 1830 hebben wij ons - enkele kleine onderbrekingen daargelaten - opnieuw aan het werk gezet. Tijdens de laatste wereldoorlog verloren wij 72 schepen. Zoals de kapers uit ons glorieus maritiem verleden, hebben ook veel van onze koopvaardijlui zich ten dienste gesteld van Vorst en Natie en hebben bijgedragen tot de bevrijding van ons land. Dank zij hen, hebben wij moeizaam een bescheiden oorlogsvloot opgebouwd, welke op een ogenblik toch 56 schepen telde. Onze reders zijn er eveneens in geslaagd een koopvaardijvloot uit te bouwen, wel is waar eveneens bescheiden naar internationale normen. Een Marine bouwt men inderdaad niet in één dag. Zoals verscheidene generaties aan een kathedraal moeten bouwen, zullen ook vele generaties nodig zijn van zeelui om onze Marine uit te bouwen. Maar met dezelfde fierheid en vertrouwen zullen zij er in slagen, zij zullen de voldoening smaken iets groots, nuttig en schoons verwezenlijkt te hebben.

J.C. LIENART



end sweep

ou la guerre des mines au vietnam

Capitaine de Frégate J.C. LIENART

Directeur de l'Ecole Belgo-Néerlandaise de la Guerre des Mines

Neptunus, dans son numéro précédent, vous a présenté la technique nouvelle que constitue le dragage par hélicoptère qui fut mise au point par la Marine américaine en 1972. Cette technique, comme vous le savez, n'est pas restée à l'état expérimental mais a joué un rôle déterminant dans les opérations navales au Vietnam.

Les journaux se sont fait l'écho de ces opérations, les revues spécialisées y ont puisé des arguments, les uns commerciaux, les autres passionnels ; la somme de ces informations nous permet toutefois aujourd'hui de tenter d'en reconstituer le déroulement.

Le 9 mai 1972, tournant de la guerre au Vietnam, le Président Nixon, décide de miner les eaux du Vietnam du Nord. 11.000 mines transportées par l'aviation de Marine tombent du ciel dans tous les estuaires du Nord ; les ports et leurs approches sont bloqués.

26 navires russes ou alliés aux Nord-Vietnamiens y sont surpris et y resteront enfermés pour près de 15 mois.

L'importation par voie de mer est totalement interrompue, ce qui réduit de 30 % l'importation totale du pays.

La navigation côtière devenue périlleuse perd en capacité et les manipulations de marchandises tombent de 800 T. à 150 T. par jour.

La voie maritime n'étant plus libre, le flot des renforts doit passer du jour au lendemain par voie de terre occasionnant d'énormes difficultés de transport.

L'exportation nord-vietnamienne est devenue impossible ce qui tarit la source des rentrées des devises étrangères si nécessaires à l'économie de guerre.

Enfin le carburant ne pouvant plus lui parvenir par les ports, le Nord se voit acculé à consacrer toutes ses forces à se construire en hâte une liaison par pipeline avec la Chine.

Tels sont les dommages qu'un mouillage de mines, opéré en peu de temps et avec peu de pertes a pu causer à l'ennemi.

Rien ne peut en outre, avoir plus contribué à la conclusion d'un cessez-le-feu et plus tard au dés-engagement sur ce théâtre d'opération, que les conséquences de ce blocus.

A la Conférence de Paris, les Américains sont en position de force et peuvent exiger la libération de leurs prisonniers de guerre, moyennant quoi ils offrent de rouvrir les ports. Les Nord-Vietnamiens à peu près complètement démunis de dragueurs de mines (4 dragueurs russes et chinois sont bloqués à Haiphong) doivent bon gré, mal gré, passer par leurs conditions.

Pour donner plus de poids encore à leur position et renforcer le blocus, le 11 août un autre vol de bombardiers de la US Navy mouille de nouvelles mines devant Haiphong. Pendant que les négociations ont pris le tour qu'on connaît bien lorsqu'on a à faire aux forces communistes, un troisième mouillage de mines vient le 17 décembre rafraîchir les champs de mines où certains engins avaient presque atteint la fin de leur période de validité.

Dans les 3 mois qui suivirent, le « cessez-le-feu » était signé.

Au total 13.000 mines ont été mouillées dans les eaux de l'ennemi.

La US Navy consciente de ce qui est en jeu a préparé un plan de déminage. Elle possède un atout majeur : son escadrille de dragage par hélicoptères et son commandement MCM mobile. (*) bile. (*)

Les fonds des approches des ports du Vietnam sont bas ; les passes doivent être entretenues par des dragueuses-suceuses ; mais en dehors des passes, les abords sont sillonnés de jonques et de sampans. Contre ces petits navires les mines ont été réglées à leur sensibilité maximum. Dans ces conditions l'hélicoptère de dragage est l'outil idéal. Il peut remorquer ses engins de dragage jusque dans les fonds les plus faibles et ce à une vitesse considérable et sans risques pour les équipages. En octobre un champ de mines semblable à celui d'Haiphong est mouillé devant Panama City et les équipages s'y font la main.

(*) MCM : Mine Counter Measure - Ensemble des moyens de lutte contre les mines.

Le 4 novembre le Secrétaire d'Etat autorise le déploiement de la Task Force MCM 78 aux Philippines et la place sous le commandement du Contre-Amiral Brian Mc Cauley, Chef des forces MCM des USA.

La Task Force 78 se compose d'un groupe de 10 dragueurs océaniques MSO et de 4 groupes de dragage aériens accompagnés d'une flotte de support logistique et d'un navire de commandement ; en tout 20 navires, 50 hélicoptères et 5.000 hommes. Elle a pour mission d'ouvrir 7 ports et 20 chenaux d'approche.

Le 27 janvier, le « cessez-le-feu » est signé à Paris et le même jour la flottille des dragueurs MSO appareille des Philippines pour le Vietnam marquant le commencement officiel de l'opération appelée du nom de code « END SWEEP ». (*)

Pendant la semaine qui suivit, des arrangements furent pris pour que le Contre-Amiral Mc Cauley puisse reconstruire les autorités militaires de Haiphong. Cette rencontre eut lieu le 5 février dans un hôtel d'Haiphong entre l'amiral et le Colonel Thai. Il y fut décidé de tenir de fréquentes réunions des deux délégations alternativement à bord du navire amiral et à cet hôtel. L'autorisation fut donnée de mouiller la flotte de support logistique dans les eaux territoriales du N. Vietnam. Dès le lendemain, le 6 février, les MSO commencèrent leur déblayage de la route que devait emprunter la flotte et de la zone de mouillage qui lui était assignée. Ce travail prit trois semaines.

Dès la réunion suivante entre Américains et N-Vietnamiens, les difficultés surgirent. Les représentants de la République Démocratique du Vietnam voulurent connaître le plan de travail de la Navy et s'opposèrent à son exécution dès qu'ils le connurent. Pour aller vite en besogne et bien répartir les efforts, l'amiral avait décidé de conduire simultanément les opérations de dragage sur Haiphong, Vinh et Thanh Hoa, 3 des ports les plus importants de la côte N.E.

Les Nord-Vietnamiens ne voulurent rien entendre et exigèrent qu'on s'en tint à Haiphong seul. En outre ils exigèrent que la Marine américaine se chargeât aussi de déblayer tout le port et les eaux intérieures.

A Paris, les Américains leur avaient remis une carte des eaux minées ; ils la rendirent corrigée de plus du double de la surface renseignée, prétendant y avoir également vu tomber des mines. Il s'en suivit des discussions, propositions, contre-propositions et compromis, assortis de refus de draguer et de refus d'autoriser le dragage, créant une tension et une atmosphère de méfiance et de marchandage qui devaient durer tout au long des cinq mois que prirent les opérations.

Après 20 jours de pourparlers on se mit d'accord pour donner à la République du N.-Vietnam assez de matériel pour draguer elle-même ses eaux intérieures et donner la priorité au dragage des approches de Haiphong.

(*) Coup de balai final.

Devant l'estuaire de Haiphong.





En dehors des passes, les abords sont sillonnés de jonques et de sampans...

Deux sous-comités de contact furent constitués l'un pour les eaux intérieures, l'autre pour les eaux côtières et ces comités se réunirent tous les 2 jours en des séances de marchandage qui, de l'aveu d'un des participants, mériteraient en elles-mêmes de faire l'objet d'un livre.

Le 26 février la flotte arrive à son mouillage et le 27 les hélicoptères attaquent leur travail. Mais dès le 28 ils sont rappelés à bord et toute la flotte américaine se retire et se replie dans le Golfe du Tonkin interrompant toute l'opération parce que les N. Vietnamiens n'observent pas les accords prévus et retardent la libération du second groupe de prisonniers américains.

Ce repli a des effets immédiats : les difficultés rencontrées qui s'opposaient à la libération des prisonniers sont subitement aplanies. La flotte remonte devant Haïphong et reprend le travail le 6 mars.

Cette démonstration de force des Américains n'a pas guéri les N. Vietnamiens de leur propension à susciter des difficultés de toutes sortes autour de la table de conférence, aussi le dragage ne reprit-il que devant Haïphong, et ne fut entamé que deux semaines plus tard devant deux autres ports d'importance internationale HON-GAI et CAM-PHA. En avril la situation se détériore au Laos et au Cambodge à tel point que le Président donne l'ordre à la Navy d'interrompre une fois de plus son dragage et le 17 avril le Task Force se retire.

Il ne reprendra sa mission que le 18 juin, 5 jours après la signature du communiqué commun de Paris, et donc après deux mois d'absence.

Ce communiqué assigne maintenant aux forces de dragage un délai de 30 jours endéans duquel elles auront à terminer l'opération.

Le 20 juin le chenal principal de Haïphong fut ouvert à la navigation ; le 27 ceux de HON-GAI et de CAM-PHA le furent aussi ; puis, à la demande du Nord, les ports de VINH et de QUANG-KHE ainsi qu'une section de route appelée HON LA furent attaqués ; toutes ces zones furent terminées le 5 juillet. Restaient un certain nombre de petits champs de mines et de ports dont DONG-HOI et THAN-HOA, mais malgré les offres de l'amiral Mc Cauley les Nord-Vietnamiens refusèrent de les faire draguer par les Américains, insistant chaque jour pour qu'ils reprennent les opérations devant Haïphong et demandant même que chaque mine mouillée soit détectée par des chasseurs de mines puis relevée une par une, exigences qui ne figuraient pas, faut-il le dire, dans les conditions contenues dans le Protocole signé à Paris. Un navire américain emprunta les chenaux dragués pour bien montrer l'efficacité du dragage.

Le délai écoulé, la Force de dragage se retira aux Philippines. L'opération END SWEEP qui avait commencé le 6 février 1973 avait duré en tout cinq mois, dont trois seulement furent réellement consacrés au dragage.



Explosion de mine au passage de la drague.

J'ai à dessein souligné dans cet article l'aspect « Jeux de guerre » de cette opération, passant sous silence les procédés techniques qui sont pâture pour les spécialistes, afin de souligner une fois de plus l'importance de la guerre des mines dans les opérations navales et la conduite générale de la guerre.

L'emploi de cette arme au Vietnam démontre avec la même force qu'en Corée en 1952, l'importance des forces de dragage et l'avantage qu'il y a d'en posséder qui soient modernes, bien équipées, bien entraînées, servies par du personnel qualifié, des officiers et des chercheurs dynamiques et avides de progrès. Car si les Etats-Unis n'avaient pas eu à leur disposition la Force Mobile de Dragage et les hélicoptères de sa 12ème escadrille, qu'on doit à l'énergie et à la clairvoyance de l'Amiral Zumwalt et à l'énorme potentiel scientifique de la US Navy, ils n'auraient jamais pu entreprendre l'opération END SWEEP, ni le mouillage de mines qui l'a précédée, et auraient probablement encore longtemps recherché sur le terrain les éléments de supériorité incontestable qui leur auraient permis de mener des négociations à bonne fin.

Les nations de l'Occident ne se sont, bien sûr, pas engagées dans la guerre, mais cet état de grâce qu'est la Paix et que l'on peut comparer à la santé dont un humoriste célèbre disait « qu'elle était un état précaire qui ne présageait rien de bon » pourrait les engager à s'abandonner à une molle quiétude, négligeant même les soins les plus indispensables à son maintien en bonne condition.

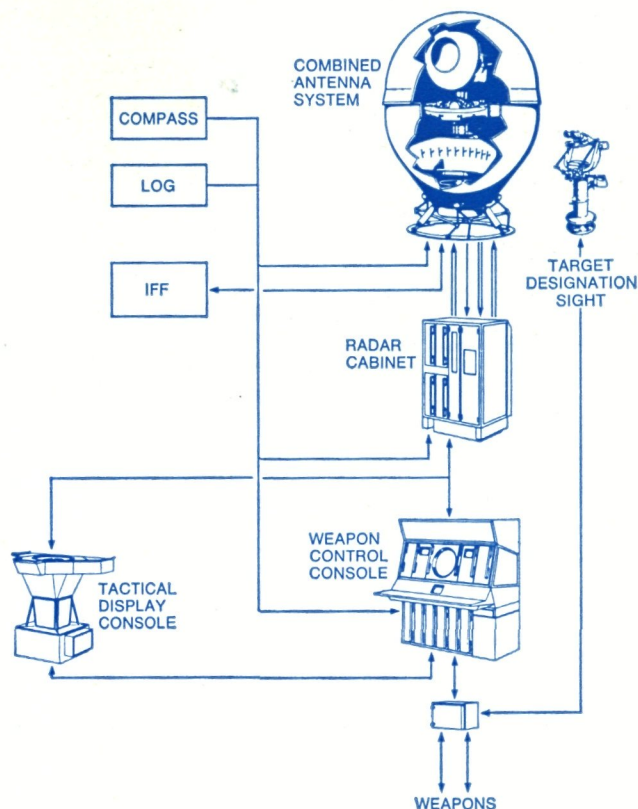
« Si vis pacem para bellum » disait brutalement l'adage ancien. On pourrait dire plus malignement

aujourd'hui « si tu veux la paix, prépare la paix ». Préparons donc la Paix, une paix qui soit assortie de conditions justes et équitables. Mais en la préparant n'oublions pas l'exemple de Haïphong : celui qui vient à la table de négociation avec les mains pleines, obtient des conditions de paix qu'il peut accepter et faire supporter par son peuple. Celui qui y vient les mains vides ne peut que subir celles qu'on lui impose.

Dans beaucoup de Marines, la branche Guerre des Mines est un peu délaissée au profit d'autres secteurs d'activité plus voyants. Elle fait souvent figure d'enfant pauvre au regard des budgets et de l'attention qui lui est portée. Le contre-amiral Mc Cauley comparait même celle des USA au Phénix, cet oiseau mythologique qui renaît miraculeusement de ses cendres pour s'élever et voler encore, ajoutant à sa comparaison l'avertissement solennel suivant : qu'on prenne garde à ne pas laisser s'amenuiser ce potentiel d'expérience et de connaissances, en négligeant, diminuant, appauvrissant ses forces de dragage et en laissant les choses aller trop loin, car si le Phénix peut renaître de ses cendres, encore faut-il qu'il y ait des cendres et qu'elles ne soient pas dispersées aux quatre vents pour que cette renaissance ait encore quelques chances de pouvoir se réaliser !

Il semble que là au moins la leçon ait porté ses fruits. La désormais célèbre MCM Mobile Force et son escadrille d'hélicoptères de dragage est, au moment où je termine ces lignes, occupée à ouvrir le Canal de Suez ; elle écrit ainsi une nouvelle page de l'histoire déjà glorieuse de ces hommes à la tâche obscure et lente, qui sont « ceux des Dragageurs ».

Signaal's Mini-gevechtssysteem



Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

- waarschuwing voor lucht- en zee-doelen
- verwerking van tactische gegevens
- beeldweergave van tactische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

Aan boord van grotere schepen kan het systeem of deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem of een autonome vuurleidingseenheid zijn.

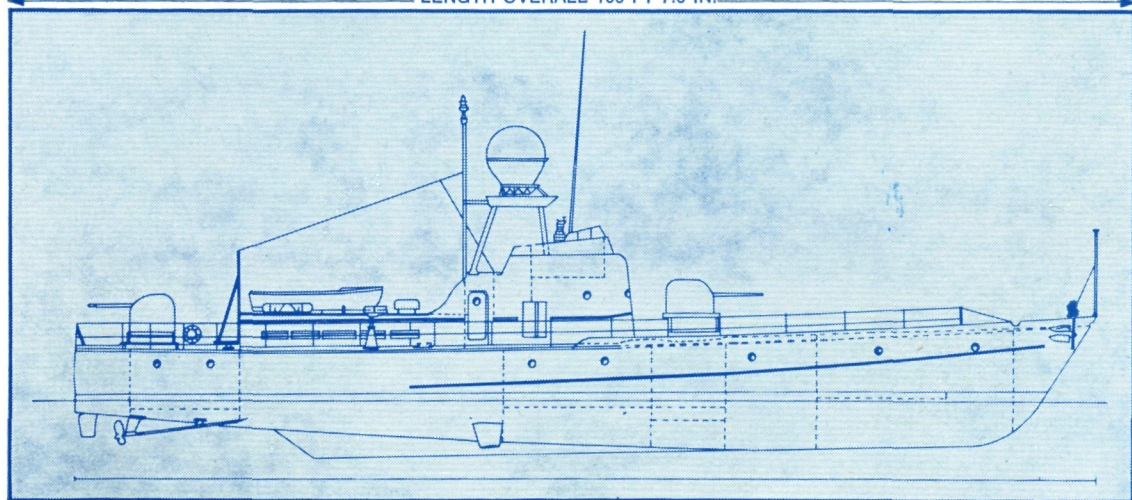
Hollandse Signaalapparaten BV

Hengelo. Radar-, vuurleidings-, „data- handling”- en luchtverkeersleidingssystemen.



N.H.S.

LENGTH OVERALL 109 FT 7.0 IN.





de vrije hoge zee

door Korvetkapitein M. VERBOVEN

In december 1970 heeft de UNO in algemene vergadering plechtig verklaard dat de bodem en de ondergrond van de zeeën en oceanen die buiten de nationale rechtsbevoegdheid vallen, en de rijkdommen van diezelfde hoge zee, het gemeenschappelijk erfdeel van de mensheid zijn. Deze gemeenschappelijkheid zou meteen elk persoonlijk bezit van de rijkdommen der zee uitsluiten en dat zowel voor staten als voor personen.

Als zo'n standpunt wordt ingenomen, houdt dat automatisch een controle in door een internationaal orgaan dat vanzelfsprekend zeggenschap moet hebben over het doen en laten van landen en personen in die hoge zee.

Bovendien kwamen de principes over de vrijheid van de oceanen, die de basis uitmaken van het verdrag van Geneve, dat in 1958 werd getekend, door die nieuwe, verheven en unanieme zienswijze letterlijk in de kou te staan.

Tot op heden kan iedereen met die open zee zowat alle kanten op. Zonder meteen aan piraterij te denken, mag jan en alleman er ongestoord en ongestraft uithalen en instoppen wat hij maar wil; het is in feite het laatste niemandsland, wat betekent dat de eerste de beste er mag doen wat hem zint zolang hij maar aanvaardt dat de zon voor iedereen in het water schijnt.

Vijftien jaar geleden leek het verdrag van Geneve voor alle geïnteresseerden een zeer aantrekkelijke oplossing. Intussen is onze wereld zo grondig veranderd, dat zo'n vrijbuiters-achtige benadering van de oceanen door alle staten zonder meer als gevaarlijk wordt beschouwd.

In de gelukkige jaren dat de Conventies van Geneve het licht zagen, kon nog maar nauwelijks worden gesproken over een pollutieprobleem. Een paar luciede geesten waarschuwden wel tegen een toekomstige vervuiling, maar het bleven roependen in een zich uitbreidende industriële woestijn. Intussen staat al vast dat die enkelingen een bijzonder klare kijk hadden op het egoïsme en de slordigheid van de mens en zijn neiging om altijd de weg van de minste weerstand te volgen. De vrijheid op de oceaan gaf hem inderdaad de gelegenheid er ongestraft alles in te kappen wat hij nergens kwijt-

raakte: olierestanten, nucleaire en industriële afval, de meest gevarieerde chemische en toxische rommel.

Ook wordt wel eens vergeten dat de akkoorden van Geneve slechts zijn ondertekend door een beperkt aantal landen - zowat een veertigtal stemden voor de conventie over de hoge zee, en amper dertig onderschreven de overeenkomst over de territoriale wateren. Sinds 1958 kwam er een respectabel aantal onafhankelijke landen bij; de UNO heeft op 't ogenblik ver boven de honderd leden, wat echter betekent dat de overgrote meerderheid van landen op onze aarde zich niet gebonden acht door de conventies van Geneve.

Trouwens de landen die na 1958 onafhankelijk werden, brengen met reden naar voor dat de Geneefse akkoorden buiten hun medezeggenschap tot stand kwamen en ze voelen zich dan ook het kind van de rekening omdat de toepassing ervan zowat altijd in hun nadeel uitdraait.

Eén en ander zou voor de UNO al genoeg zijn geweest om een herziening van die conventie te vragen. Maar nog andere problemen, die stuk voor stuk vasthangen aan een overeenkomst over de hoge zee drongen om een oplossing; ze maken de huidige en toekomstige besprekingen daarover bijzonder ingewikkeld.

Elke staat wil zeggenschap over een gedeelte van de zee langs zijn kust. Tot 1958 had iedereen zich betrekkelijk gelukkig gevoeld met een breedte van drie zeemijl; maar de Geneefse Conventie struikelde bijna omdat ze over de grenzen van de territoriale zee geen eensgezindheid kon bereiken. Een tweede poging in 1960 te Londen liep ook faliekant uit. Het bleef bij de vage overeenkomst van 1958, die bepaalde dat territoriale zee en aangrenzende zone samen niet breder mochten zijn dan twaalf mijl. Deze tekst haalde tot nog toe amper dertig ondertekenaars. De buitenstanders begrepen het echter zo niet, en vooral de nieuwe staten achtten zich helemaal niet gebonden door overeenkomsten die hun vroegere meesters in dit verband hadden onderschreven. Eerst voorzichtig tastend, maar met steeds groter uitbundigheid trokken die landen hun eigen territoriale grenzen waar ze die liefst wilden

hebben. Het algemene principe scheen: een zo groot mogelijk deel van de koek en in elk geval minstens twaalf mijl. Soms leek het of die landen mekaar wilden overtroeven, zodat er nu al acht staten zijn met een tweehonderd mijl brede territoriale zee.

De ordertekenaars van 1958 voelden zich bekocht. Oorspronkelijk deden ze of hun neus bloedde en ze hielden gewoon geen rekening met dergelijke eenzijdige uitbreidingen. Dat ging allemaal best zolang de betrokken kuststaat niet over de middelen beschikte om zijn aanspraken op een bredere zee kracht bij te zetten. Maar kon hij dat wel, dan moest in toestand willens nillens worden aanvaard, wat daarom nog geen officiële erkenning ervan inhield. De VS en de URSS hebben hierbij een doorslaggevende rol gespeeld. Nadat ze het eens waren geraakt over het principe om de zeebodem vreedzaam te gebruiken, sloten de twee grootmachten een akkoord over het denucleariseren van de zeebodem. Daarbij namen ze aan dat die overeenkomst niet toepasselijk zou zijn op de territoriale wateren, waarvan de breedte, in datzelfde verdrag, op twaalf mijl werd vastgelegd. Sindsdien zijn de VS, vroeger de hardnekkige verdedigers van een driemijlszone, nu de even overtuigde voorvechters van een verbrediging.

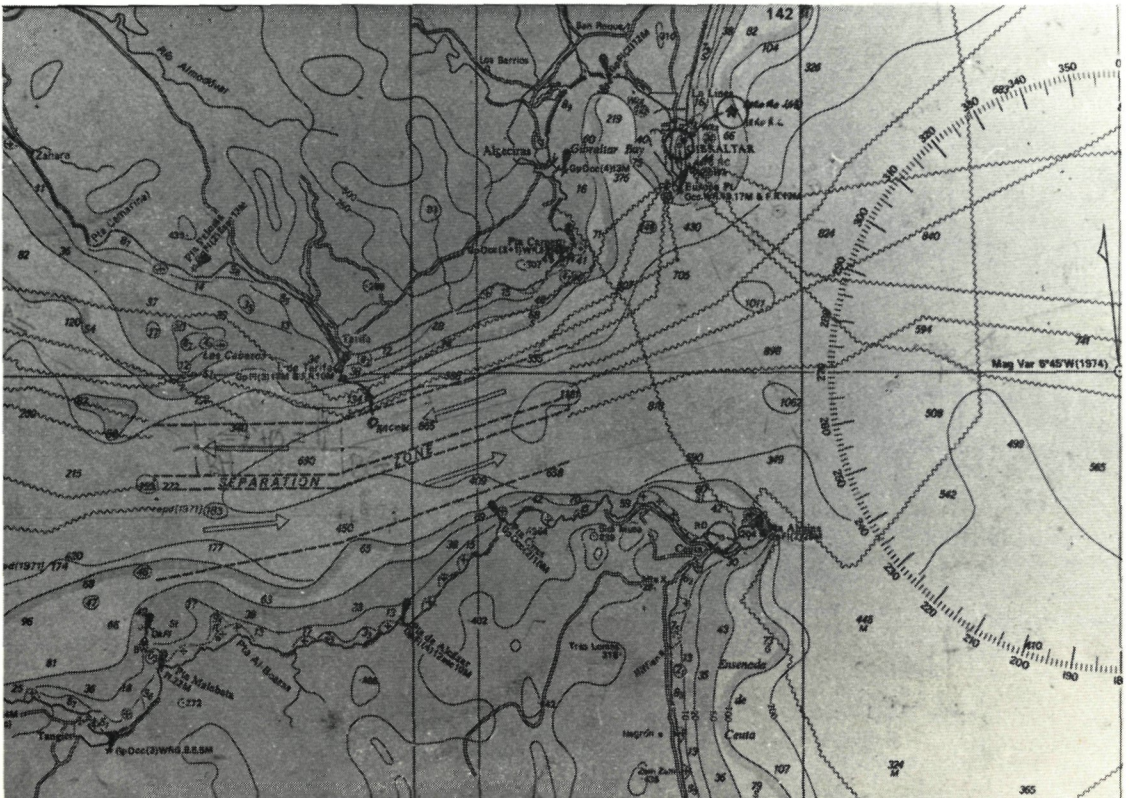
Na die wederzijdse opwarming voor een nationale zee van twaalf mijl trachtten de twee groten hun respectievelijke partners tot die gemeenschappelijke zienswijze over te halen. Dit liep niet van een leien dakje en de afwijkingen waren zo groot, dat die pogingen zowel door Oost als door West tijde-

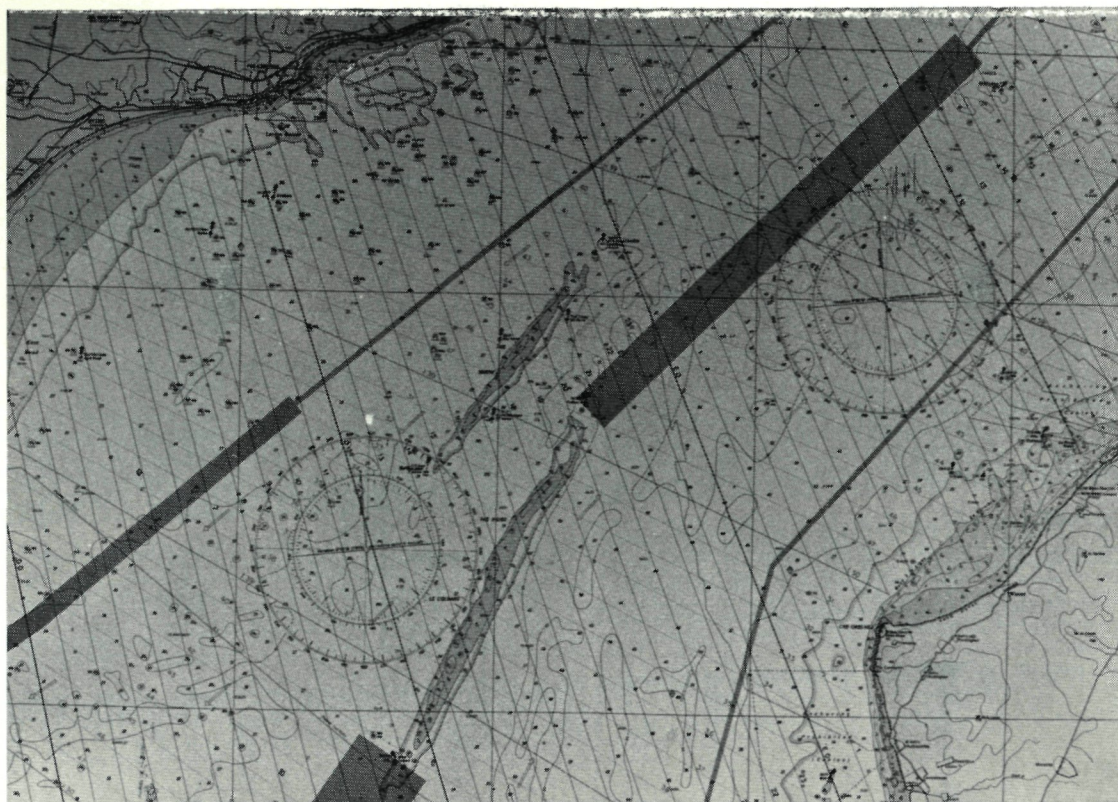
lijk in de koelkast werden gestopt. Wel is het zo, dat een meerderheid over de hele wereld gewonnen blijkt voor een uitbreiding tot twaalf mijl. Een vijftigtal landen hebben hun territoriale zee trouwens al op die breedte vastgelegd. Voeg daarbij de vijftig die tot nu toe vrede namen met drie tot tien mijl, dan mag wel worden verwacht dat een honderdtal staten uiteindelijk met een twaalf-mijlszone zullen instemmen. Dit gaat natuurlijk nog veel bilaterale herrie brengen vooraleer buurlanden het eens zullen zijn over de juiste ligging van de scheidinglijn. Maar alles lijkt erop te wijzen dat twaalf mijl de beste kanshebber is.

Als het zover komt, dan heeft een « aangrenzende zone », waarop een groot aantal staten nu terugvallen, geen bestaansreden meer. Op dit ogenblik behouden de kustlanden zich een controlerecht voor in deze zone. Omdat deze strook als « hoge zee » wordt beschouwd, beperkt dat recht zich tot het voorkomen van overtredingen tegen de wetten op douane, immigratie, fiskus en gezondheid van de betrokken staat. Vermits territoriale en aangrenzende zone samen nooit de twaalf mijl mogen overtreffen, lost dit probleem dan zichzelf op. Dit sluit natuurlijk niet uit, dat een aantal kandidaten zich geroepen kunnen voelen om de aanpassing van een aanvullende zone vanaf een nieuwe territoriale zee-grens te verdedigen.

Haalt die nieuwe begrenzing van de territoriale zee het, dan zitten we eveneens met een zeer vervelend probleem: een honderdtal zeeëngten liggen vanaf dat ogenblik volledig in de territoriale wateren van de aangrenzende staten. Deze moeilijkheid

De Straat van Gibraltar, een zeeëngte welke zeker visioenen van mogelijke economische boycot kan oproepen.





De « Pas de Calais » een binationaal onderonsje tussen Frankrijk en Engeland ?

stelde zich een paar jaar geleden bijzonder scherp toen de Maleise Federatie en Indonesië in een gezamenlijke verklaring de wereld meedeelden dat de straat van Malaka niet langer als internationale zeeweg mocht worden beschouwd. De beide landen geraakten het namelijk roerend eens om hun territoriale grens op twaalf mijl te brengen, waardoor sommige delen van die zeeëngte een binationaal onderonsje werden. Singapore, Japan, Thailand en de Sovjet-Unie namen dat echter niet, lieten de verklaring voor wat ze was en deden gewoon voort zoals voorheen.

Iedereen heeft zich nadien wel ijverig aan 't rekenen en meten gezet, want de zeeëngten waarmee zoiets in de toekomst nog kan voorkomen, vielen sindsdien als overtalrijke oliedruppels op verhitte UNO-gemoederen. De straat van Gibraltar en Pas de Calais staan op dat lijstje. Namen die visioenen oproepen over mogelijke economische boycot, waarbij Engeland en Frankrijk hun Westeuropese hinterland zomaar succesvol kunnen bekonnureren door Dover Strait te sluiten voor supertanks omwille van het pollutiegevaar.

Dat klinkt op het eerste gehoor allemaal erg overdreven, maar anderzijds is het toch ook zo dat het begrip « vreedzame doorvaart » de laatste jaren flink is uitgehold. Verscheidene landen, die om een voorafgaande verwittiging van doorvaart vragen, hebben de neiging om die berichtgeving als een soort te bekomen toelating te beschouwen. Zo in de zin van: als je vooraf niets zegt, mag je er ook niet door! Daarbij komt nog dat die « vreedzame doorvaart », oorspronkelijk enkel toepasselijk

op oorlogsschepen, zich nu ook wil opdringen voor andere scheepstypes, waaronder supertankers. Onder het mom van verwittiging synoniem te maken van toelating, is het lang niet denkbeeldig dat bepaalde landen aan sommige schepen de doorvaart zouden verbieden.

Voor die bedreigde zeeëngten zou de vroegere en scheef-geëvolueerde opvatting over « vreedzame doorvaart » een nieuw kleedje moeten krijgen. Er wordt duchtig met het idee gespeeld om het reeds lang gekende principe van « vrije doorvaart » voor die honderd en nog wat doorgangen voor te stellen. Voor bepaalde passen, o.m. die tussen Zweden en Denemarken en de Bosforus, bestaan er al overeenkomsten. Hieraan zou niets worden gewijzigd, omdat ze los staan van de huidige perikelen in de andere zeeëngten. Het zijn bovendien zulke hete hangijzers dat de belanghebbenden het vermoedelijk maar liever bij de bestaande overeenkomsten zullen houden.

Canada gooide in dit verband een prettig voorstel op tafel. Het wil de « vreedzame doorvaart » behouden, mits aanpassing aan de omstandigheden. Rechten en plichten, zowel van aangrenzende kuststaten als van gebruikers, moeten daarbij nauwgezet vooraf zijn vastgelegd. De kuststaten krijgen een soort beheerstoezicht toegewezen, wat ze bewakers van het gemeenschappelijk belang zou maken in plaats van waakhonden van het eigenbelang.

Aan ideeën ontbreekt het niet! 't Valt enkel te bezien of iedereen wil meespelen.

Een apart probleem vormen de oceaanarchipels. Die gaan uit van het standpunt dat hun eilanden-



Voor de passen tussen Zweden en Denemarken bestaan er reeds overeenkomsten.

groepen als een geografisch, psychologisch en economisch geheel moeten worden beschouwd. Daaruit leiden ze dan af dat al de wateren die rond en tussen de verscheidene eilanden liggen en ze verbinden, te beschouwen zijn als natuurlijke onderdelen van het land, dat ze dus deel uitmaken van de archipel en vanzelfsprekend territoriale wateren zijn; hoe breed of hoe uitgestrekt de zee tussen de verschillende eilanden is, heeft daarbij geen belang. Soortgelijke redeneringen maken reusachtige binnenzeeën tot nationale wateren, wat verscheidene dagen omweg kan betekenen als de doorvaart wordt geweigerd.

Alle voorgaande territoriale moeilijkheden vloeiden meestal voort uit het visserijprobleem. Het gevaar voor overbevissing deed de landen, die het vooral van de vis moeten hebben, uitkijken naar beschermingsmaatregelen om ten minste hun eigen bevoorrading of hun eigen economie veilig te stellen. De aanpassingen van de visserijgrenzen gebeurden soms bruusk zoals rond IJsland, soms geleidelijk zoals voor Groot-Brittannië. De omvang van die uitbreidingen was volledig gebaseerd op een zuiver nationale uitleg van de plaatselijke omstandigheden. Kuststaten met een biologisch rijk kontinentaal plat legden beslag op een zo groot mogelijk stuk om vroegtijdige uitputting te voorkomen. De Zuid Amerikaanse landen langs de Stille Oceaan, praktisch zonder vastelandsplat, voelden zich tekort gedaan. Ze gebruikten de onmogelijkheid om de minerale rijkdommen langs hun kusten te exploiteren als uitvlucht om als schadeloosstelling hun visserijgrenzen op tweehonderd mijl te brengen.

De meeste landen doen het niet zo gortig, maar toch bekijken ze het allen met wrevelige blikken dat goed uitgeruste vreemde vissersvloeden de zee vóór hun kusten komen leeghalen. Want juist op die vrije, hoge zee ligt het grote probleem. Individueel trachten de landen om de visserij onder controle te houden in een zo breed mogelijke strook langs hun kust. Maar eens daarbuiten is het hek van de dam: afgezien van beperkingen op ondermaatse vis voor bepaalde soorten, mag iedereen zo maar ordeloos de oceanen en zeeën leegvissen. Alle landen zijn unaniem om mekaar te vertellen dat er dringend aan rationeel beheer qua uitbating

en bescherming van de soorten moet gedaan worden, en dat er een reglementering moet komen op het vissen buiten de kustwateren. Maar voorlopig blijft alles te veel steken bij welbespraakte eensgezindheid, want een afbakening van die hoge zee zou zeker een aantal wildgetrokken visserijgrenzen in het gedrang brengen.

Ook voor het wetenschappelijk onderzoek groeit de neiging om de aloude vrijheid van de oceanen aan banden te leggen. Er bestaan al wel enkele beperkingen voor het kontinentaal plat, maar daar stopt dan ook alles. De geïndustrialiseerde landen zijn niet zo happig om die vrijheid in te krimpen: ze beschikken over de middelen om tegen zeer lage prijzen mineralen en petroleum uit zee te halen. De ontwikkelingslanden zien dat allemaal met lede ogen gebeuren en dringen aan op beperkingen en controle.

Ze willen niet alleen hun deel van de welvaartskoek, maar ze vinden ook dat er aan zo'n « wetenschappelijk onderzoek » soms een militair luchtje zit, en ze voelen zich dan ook onbehaaglijk bij dat gescharrel rond hun kust.

Ten slotte waren er een aantal landen met ingesloten kontinentaal plat zoals België, of kustloze staten zoals Zwitserland, Oostenrijk en een hele trits Afrikaanse staten, die na kennisname van de UNO-verklaring, hun vinger opstaken en hardnekkig beweerden ook tot de mensheid te behoren. Wat dus inhield, dat ze ook hun stuk van dat « erfdeel » wilden. Ze trachten het eens te worden om samen te ageren tegen de grote mogendheden die vooral hun nationale belangen doordrukken. Maar voorlopig hangt hun groep nog samen als woestijnzand.

Zoals blijkt uit de diverse moeilijkheden, is de reglementering van de hoge zee in grote mate, zonet volledig gebonden aan territoriale problemen. De UNO besefte uiteraard dat een plechtige unanieme verklaring over « zeeën en oceanen als erfdeel van de mensheid » niet meteen het « sesame » zou zijn dat alle tegenstellingen en alle nationale naijver onmiddellijk zou effenstrijken.

Het UNO-comité voor het vreedzaam gebruik van de zeebodems en oceanen buiten de limieten van het nationale rechtsgebied stampte daarom drie ondercomités uit de grond. Het eerste kreeg als

opdracht een tekst uit te knobbelen over de werking van een internationaal beheer en dito organisme voor de hoge zee en de rijkdommen ervan. Het tweede kreeg het bestaande zeerecht te herzien; de afgebrokkelde Conventie van Genève (1958) met al zijn omschrijvingen over hoge zee, territoriale zee, visserij, kontinentaal plat, zou daarvoor weer degelijke fundamenten moeten krijgen. Het laatste, ten slotte, werd verzocht om wat te doen aan de vervuiling van het zeemilieu en aan het wetenschappelijk oceanonderzoek.

Dit gebeurde allemaal begin 1971. Intussen schreven we 1974. In die relatief korte periode hebben de hogerbeschreven problemen zich nog scherper toegespitst. De drie ondercomités deden lofwaardige pogingen om tot iets te geraken, maar afgezien van een algemene tekst over een « kaderconventie » die misschien voor iedereen aannemelijk is en van uitgebreide lijsten met te behandelen onderwerpen kwam er niets uit de bus. Ze kregen uit diverse windstreken wel uiteenlopende standpunten en zienswijze toegespeeld.

Op een speciale conferentie gaven de landen der Caraïbische zee hun verklaring van San Domingo uit. Daarin benadrukten ze dat zij recht meenden te hebben op een speciale regeling voor de zee in hun omgeving omwille van de lokale omstandigheden. Ze wilden een indeling in vier zones. Hoe breed de territoriale strook moest zijn, diende internationaal te worden uitgemaakt; maar ze vonden dat het voorlopig wel op twaalf mijl moest blijven. Ze drongen aan op een patrimoniale zee, waarin de kuststaat soevereine rechten zou kunnen laten gelden op de natuurlijke rijkdommen en op het wetenschappelijk onderzoek; hij zou in die zone ook alle noodzakelijk geachte voorzorgsmaatregelen mogen nemen tegen pollutie en vanzelfsprekend ook tegen de aantasting van zijn gezag. Een breedte van tweehonderd mijl beschouwden ze als een maximum voor de som van territoriale en patrimoniale zee.

Alsof dat nog niet volstond, stelden de Caraïbische staten dat een kuststaat ook soevereine rechten heeft op zeebodem en ondergrond van het kontinentaal plat. Dat plat moest dan lopen tot tweehonderd meter diepte, maar als ze bij dieperliggende rijkdommen konden, mocht de afbakening naar die bereikbare diepte worden verlegd.

Waar patrimoniale zee en kontinentaal plat samenvielen, zou het beheer van het eerste toepasselijk zijn. Eens daarbuiten moest een aparte internationale regeling van kracht worden.

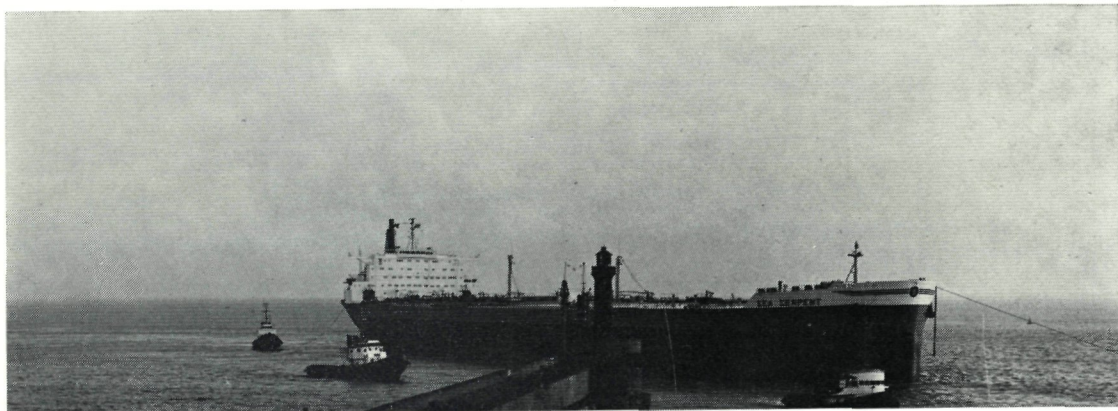
Na aftrek van dat alles, kwamen de Caraïbische landen dan eindelijk aan de internationale zeebodem en dat erfdeel van de totale mensheid zagen ze dan liefst onder een internationale autoriteit.

Het regionaal seminarie der Afrikaanse Staten te Yaounde deed in 1972 ook een aantal aanbevelingen. Afgezien van een paar reserves, waren alle staten het eens met een maximum breedte van twaalf mijl voor de territoriale zee. Daarbuiten zouden alle landen graag een « economische zone » gewild hebben, waarin varen, vliegen, kabels en pijpleidingen leggen vrij zou kunnen gebeuren. Hoewel nationaal afgebakend, mochten alle Afrikaanse landen, met en zonder kust, deze zone exploiteren zolang dat maar gebeurde door ondernemingen met Afrikaans personeel en kapitaal. De breedte van die strook zou afhangen van de plaatselijke omstandigheden, maar het kontinentaal plat hoorde er in elk geval bij te zijn.

De rijkdommen buiten de economische zone, zagen de Afrikaanse staten ook liefst beheerd door een internationale autoriteit. Een internationaal orgaan zou de geschilpunten te behandelen krijgen, en daarin mocht niemand het vetorecht bezitten.

Na de Caraïben en Afrika voelden een aantal Oostbloklanden, namelijk Hongarije, Bulgarije, Polen, Tsjecho-Slowakije en de URSS, zich ook geroepen om een verklaring rond te delen over een rationele exploitatie van de biologische rijkdommen in zee en oceanen. Ze drongen daarbij vooral aan op samenwerking, maar voegden er in één adem aan toe dat gezamenlijke studie en uitbating onmogelijk zouden zijn als de kuststaten hardnekkig rijke biologische happen voor zichzelf opeisten. De betrokken Oostbloklanden dachten daarbij waarschijnlijk aan de weerslag voor hun technisch vergevorderde vissersvloot: een economische zone van tweehonderd zeemijl zou in één slag de overvloedigste visgronden tot verboden gebied maken. Ze drongen dan ook aan op een wetenschappelijk gefundeerd beheer van de visindustrie door het aanpassen van de huidige reglementering op het vissen in de hoge zee. Ze zien de oplossing in een wederzijds door spelen van wetenschappelijke inlichtingen.

De ex-koloniale landen kregen ook nog maar eens een veeg uit de pan: zij droegen de schuld voor de achterstand van hun vroegere koloniën op gebied van zeevisserij. Daarom voelden de Oostbloklanden zich geroepen om samen te werken met die ontwikkelingslanden zodat ze binnen een rekord-tijd op peil zouden geraken. Voor die achtergeble-



Het is lang niet denkbeeldig dat sommige landen aan dergelijke supertankers de doorvaart verbieden.

ven staten wilden ze ook voorkeurmaatregelen bij de ontwikkeling van hun visserijindustrie en om op het niveau van de huidige grote vissersvloten te komen.

Het waarom van die houding ligt nogal voor de hand: als het allemaal rationeel en wetenschappelijk gaat en als iedereen met gelijke kansen begint, dan hoeven er geen speciale zones buiten de twaalf-mijlsgrens te worden afgebakend.

Op aandringen van de landen met ingesloten kontinentaal plat en van kustloze landen deed ook de sekretaris-generaal zelf een duit in het zakje: hij vroeg een studie over de economische weerslag op de internationale zone indien het nationale rechtsgebied zou beperkt worden tot respectievelijk tweehonderd of vijfhonderd meter diepte, veertig of tweehonderd mijl breedte. Iedereen was het er immers mee eens dat er een internationale zone zou komen.

Het bleef dan alleen nog maar zaak om te beslissen over een beheer ervoor, over een organisme dat daarmee zou worden belast en vooral om de grenzen van zo'n zone te bepalen of, anders bekeken, om precies vast te leggen hoe ver de nationale bevoegdheid mocht reiken. Als je echter niet precies wist, wat er in zo'n internationale zone allemaal te koop is, kon je beter niet aan beheer en organisme denken. Daarom wou de sekretaris-generaal die vooropgezette stroken vooraf maar eens onderzocht hebben.

Dat klonk allemaal erg overtuigend, maar het zat al meteen mis. Ware die studie aangenomen, dan lagen meteen de mogelijke nationale grenzen al vast, namelijk tweehonderd of vijfhonderd meter diepte, veertig of tweehonderd mijl breedte. Dat wou blijkbaar niemand op zijn geweten en het voorstel werd afgewezen. De grondgedachte bleef ech-

ter natrillen en is later, in een gelijkaardige studie, door de Algemene Vergadering aangenomen.

Het zoeken naar een dringende oplossing voor een gekontroleerde hoge zee is intussen al drie jaar aan gang. Het verloopt allemaal erg stroef en moeilijk. Iedereen, alle landen groot en klein, ze weten dat een reglementering van de hoge zee er moet komen omdat onze aarde anders niet leefbaar blijft. Diezelfde landen zijn echter evenveel struikelblokken naar de verwezenlijking ervan omdat ze, individueel of in groepsverband, een zo groot mogelijk stuk zee langs hun kust als nationaal zeegebied willen toegewezen zien vóór de internationale grenzen van de hoge zee definitief zijn vastgelegd.

Daar ligt dan ook het eerste grote knelpunt: een akkoord bereiken over de plaats waar de grens van de internationale zee nu eens precies zal getrokken worden.

Het tweede probleem is al even kritiek. Als er moet omschreven worden wat dat internationaal organisme zal te zeggen hebben, over welke macht het zal moeten beschikken dan zien de industriële en sterke staten dat liefst aan de zwakke kant. De onderontwikkelde en de kleine landen daarentegen willen het sterk.

Op 3 december 1973 kwamen te New York de afgevaardigden van honderdzestig landen bijeen in een zoveelste poging om het eens te worden over een juridische formulering van de aanvaarde stelling, dat de zeebodem een gemeenschappelijk erfdeel is van de hele mensheid. Een terugblik op de moeilijkheden stemt echter nogal sceptisch over de resultaten die mogen verwacht worden. De weg naar het einde van de vrije, hoge zee is een lang, kronkelend, eindeloos pad vol hindernissen.

Avez-vous déjà la
" Cravate force navale „ ??

N. V.

UBEM

S. A.

MECHELSE STEENWEG 150

B-2000 ANTWERPEN

tel. 03-37.29.50

tx. 32.515

tg. ubemship

shipowners

shipmanagers

consulting engineers

ship & cargo surveyors

naval architects

maritiem panorama

door Korvetkapitein (reserve) H. ROGIE

Recent haven- en zeevaartnieuws uit Antwerpen en Gent wordt het onderwerp van deze eerste bijdrage tot ons maritiem panorama 1974.

N.V. Sleepdienst «Letzer» 50 jaar

Onlangs vierde de N.V. Sleepdienst Letzer haar 50-jarig bestaan. Op de plechtigheid, die naar aanleiding van deze gebeurtenis te Antwerpen werd gehouden, heeft de schepen van de haven, de heer Delwaide, de klemtoon gelegd op de uitzonderlijke diensten bewezen door deze onderneming aan de scheepvaartactiviteiten van de metropoolhaven.

Naast het slepen van zeeschepen op de Westerschelde van en naar Antwerpen, is deze firma ook bedrijvig in de haven van Zeebrugge evenals op het zeekanaal Gent-Terneuzen. Tijdens de jongste jaren heeft de onderneming zich bovendien gespecialiseerd in het slepen in volle zee en verleende ook hulp aan de oliefirma's, die in de Noordzee prospectiewerk verrichten. Ver buiten onze kleine grenzen heeft de N.V. Sleepdienst Letzer derhalve een verdiende faam verworven.

«Bayer» ook op de linker Scheldeoever

De nieuwe Bayer-fabriek op de linkeroever, waarvan de bouw begin 1972 startte, werd onlangs in werking gesteld. De nieuwe produktie-eenheid bezit een capaciteit van 20.000 ton/jaar rubberchemikaliën.

Terwijl de Bayer-bedrijven van de rechteroever voor grote produkties bestemd zijn, op grond van hun goederenomslag op zeetransport aangewezen, werden op de linkeroever daarentegen produktiebedrijven opgericht voor een fabrikage met een hogere graad van bewerking, waarbij grondstoffen en eindprodukten via baan, spoor en waterwegen kunnen vervoerd worden. Voor dit laatste werd trouwens een aanlegsteiger gebouwd, waar aken en kleine zeeschepen tot 2.000 t zullen aanleggen. Reeds 300 werknemers worden momenteel in de nieuwe fabriek tewerkgesteld. Bayer koestert plannen voor een verdere uitbreiding op de linkeroever. Zo zullen «Schelde-Chemie» en «Ciba-Geigy», twee dochterfirma's van Bayer, eerlang een nieuw bedrijf voor het vervaardigen van kleurstoffen oprichten.

Antwerpse haven mistevreden

In de Antwerpse havenmiddens wordt de voldoening voor de gunstige ontwikkeling van de containertrafiek 1973 echter fel getemperd door het uitblijven van een aantal belangrijke beslissingen ten voordele van de haven.

Nog altijd worden de onderhandelingen met Nederland over het Baalhoekproject en het afsnijden van de bocht van Bath niet beëindigd. Nog steeds is geen oplossing gevonden inzake het beheer van de nieuwe haven op de linkeroever. Bovendien bleven de overheidskredieten voor havenexpansie

reeds verscheidene jaren beneden de toezeggingen, zodat een aantal projekten in de mappen bleven of slechts met enorme vertraging afgewerkt werden. Verder wordt gevreesd voor de ongunstige weerslag van de recente oliekrisis op de industriële expansie van de haven. Een prognose op korte termijn valt hierdoor moeilijk op te stellen. Verwacht wordt dat de energiekrisis en haar weerslag op de scheepvaarttrafiek een radicale omwenteling zal veroorzaken in de havenactiviteiten van onze grote Scheldestad.

Nieuwe rekords te Antwerpen

Alhoewel gekonfronteerd met de petroleumkrisis, is onze metropoolhaven in 1973 erin geslaagd zeer grote zeeschepen naar haar aanlegkaden te loodsen. Het lijkt geen twijfel dat de boycot van Rotterdam hierin een grote rol speelde.

Met het aanleggen van de Noorse tanker «ANCORA» op 16 nov. 73, werd een dubbel rekord gebroken: dat van het grootste draagvermogen, nl. 125.000 ton, en dat van het langste schip: 282 meter. Het schip moest echter 9.000 t olie op de rede van Vlissingen overpompen in kleine lichters vooraleer de Schelde te kunnen opvaren. Het was dan ook met een lading van amper 50.000 ton crude oil, dat de «ANCORA» Antwerpen binnenvaarde. Bovendien ging het opvaren van de Schelde niet zonder moeilijkheden gepaard gelet op de buitengewone lengte van het tankschip. Jammer dat deze rekords tegelijk de beperkte mogelijkheden van onze Scheldehaven in het licht stellen.

Frans-Antwerps havenoverleg

Op 5 maart 73 was een Antwerpse delegatie te Parijs te gast op de bijeenkomst van de «Vereniging voor de Ontwikkeling der Grote Franse Havens». Deze vereniging houdt immers geregeld kontaktvergaderingen met een aantal belangrijke EEG-zeehavens.

De Antwerpse sprekers trachtten de activiteiten van hun haven bij de Fransen in een gunstig daglicht te stellen. Als centraal thema werd de structuur van de Belgische havens behandeld en deze in een brede Europese kontekst geplaatst. Hoe eigenaardig ook, werd de havenpolitiek in Benelux-verband als voorbeeld aangehaald voor een wenselijke samenwerking van alle grote zeehavens van de EEG. Meer speciaal werd aandacht geschonken aan de mogelijkheden inzake zeetransport, welke Antwerpen aan zijn buurlanden kan schenken. Een betere wegverbinding tussen ons land en het Franse Noorden moet de Antwerpse haven in staat stellen haar rol van transitohaven ten dienste van Frankrijk naar behoren te vervullen. Andermaal werd hier bewezen dat de concurrentie tussen de grote zeehavens onderling eerder een strijd is voor het veroveren van een zo uitgebreid mogelijk hinterland.

Antwerpen krijgt nieuwe schippersschool

Zopas heeft het Ministerie van Nederlandse Kultuur het plan bekendgemaakt voor de oprichting van een nieuwe schippersschool te Antwerpen. De bestaande school in de Karel Oomstraat voldoet inderdaad niet meer aan de huidige vereisten inzake onderwijs en opvoeding.

Zo werd in de begroting 1974 een krediet van 241 miljoen fr. voorzien voor de bouw van de nieuwe inrichting op een terrein van 6 ha nabij de St.-Anna-tunnel. De aanbestedingsprocedure vangt eind 1974 aan, zodat begin 1975 met de werken kan gestart worden. Men rekent op een timing van 2 jaar, zodat in 1977 de eerste lessen kunnen aanvangen.

De nieuwe inrichting wordt zowel voor meisjes als voor jongens toegankelijk tot en met het 6de leerjaar lagere school. Mogelijk wordt een observatiecyclus van het vernieuwd sekundair onderwijs toegevoegd. Het belang van dit initiatief valt niet te onderschatten, gelet op het aandeel van de Antwerpse haven in ons nationaal binnenscheepvaartverkeer.

Eerste Belgische installatie voor waterontzilting

Naar verluid zou de kerncentrale van Doel een order geplaatst hebben voor de bouw van een ontziltingsinstallatie op de linker Scheldeoever. Het gaat hier om de ontzilting van het rivierwater, volgens raming 500 m3 per dag bij volle werking.

In tegenstelling met de werkwijze van het ontziltingsstation van Bredene-Oostende, werd te Doel het procédé van de distillatie gekozen volgens een specifiek Belgische technologie. Bovendien zullen bouw en studies uitsluitend door eigen, nationale firma's gerealiseerd worden. De behoefte aan zoetwater op de linkeroever van de Schelde is in de jongste jaren aanzienlijk gestegen. Met de geplande industrialisering van deze streek zal de vraag naar zoetwater verder blijven stijgen zodat de inplanting van het ontworpen ontziltingsstation ten volle verantwoordt lijkt. Het wordt stilaan duidelijk dat de kernenergie - toekomstformule bij uitstek - een hele reeks nevenbedrijven in het leven zal roepen en langzamerhand de produktie van olie- en petrochemische bedrijven in concurrentie zal plaatsen.

Belgische vlag op de route naar het Verre Oosten

Twee groepen van Belgische rederijen, Ahlers Lines-Bocimar en de C.M.B., hebben besloten een gemeenschappelijke entiteit op te richten om een dienst van en naar het Verre Oosten uit te baten. De beslissing van de twee groepen werd gemotiveerd door de versteviging van de positie der Belgische rederijen t.o.v. de « Far Eastern Freight Conference and allied Conference », waarbij een officiële aanvraag tot deelneming van Belgische zeeschepen in deze trafiek werd ingediend. De bedoeling van beide partners is de uitbating van een regelmatige dienst van het konventionele type echter vatbaar voor containerisatie. Daar het ladingsaanbod op de route Antwerpen-Verre Oosten en vice versa reëel en belangrijk is en gelet op het groeiend Belgisch aandeel hierin, is het verantwoord dat de Belgische vlag en derhalve onze nationale ekonomie uit deze toestand voordeel halen. Verwacht wordt dat de exploitatie van deze nieuwe dienst binnenkort zal aanvangen.

Zesde internationaal havenkongres

Van 12 tot 18 mei laatstleden werd te Antwerpen door de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging

het 6de internationaal havenkongres ingericht. Ruim 700 kongressisten namen hieraan deel. Niet minder dan 128 rapporten, waaronder 53 i.v.m. de waterbouwkunde, werden in totaal behandeld.

Volgende commissies waren werkzaam: -geologie en grondmechanika bij havenbouw; -waterbouwkunde in zee en havens; -kunstwerken en gebouwen in havens; -havenwerktuigen en havenuitrustingen; -veiligheidsmaatregelen in de havens en milieuhygiëne; -behandeling, vervoer en opslag van goederen; -zeehavenbeheer. Havenekonomie is inderdaad een nieuwe wetenschap geworden, dat nog in de kinderschoenen steekt en derhalve een ruim werkterrein biedt voor ingenieurs, geologen, bouwkundigen, ekologen en ekonomisten. Teamwork is dan ook noodzakelijk en daarom is de centralisatie van ons havenbeleid en -uitbouw in één ministerieel departement meer dan ooit een dwingende noodzaak.

Poolse trafiek te Gent

Voor enkele jaren was het eerder zeldzaam een Poolse vlag in de haven van de Arteveldestad te zien. Thans lopen Poolse zeeschepen geregeld de haven aan. In 1973 bedroeg hun aantal 61. Voor 1973 zijn echter nog geen cijfers bekend.

Het grootste gedeelte daarvan wordt ingezet voor de trafiek tussen Gdynia en Stettin enerzijds en Gent anderzijds. Volgens de statistieken gepubliceerd door de Gentse havendiensten werden voor 1972 respectievelijk 133.643 ton en 10.281 ton bij aan- en afvoer geregistreerd. De aanvoer bestaat voornamelijk uit steenkolen, waarvan een groot deel in de havenzone zelf tot kooks verwerkt wordt. Niet alleen uit Polen zijn deze kolen herkomstig, doch ook uit Tsjecho-Slowakije, aangezien Stettin en Gdynia ook als transitohavens fungeren. Kleinere trafieken vormen hout en meststoffen bij aanvoer, en granen, petroleum en ertsen bij de uitvoer. De haven van onze Arteveldestad is immers een industriële haven bij uitstek, waar de trafiek met de landen van het Oostblok steeds aan belang wint.

Gent als transitohaven voor Zwitserland

Tot medio 1972 was de graantrafiek vanuit de Gentse haven naar Zwitserland uitsluitend toevertrouwd aan de binnenscheepvaart. Sindsdien gebeurt dit verkeer voor een belangrijk deel via het spoorwegennet. Zo werd tot eind februari 1973 - volgens bestaande statistieken - een globaal goederenverkeer van 72.000 ton genoteerd tussen Gent en Bazel d.m.v. 60 « unit »-treinen van elk 1.200 ton. De totale afstand Gent-Bazel beloopt 600 km. In minder dan 2 dagen zijn deze treinen met eenheidsladingen ter bestemming. Vanuit Bazel worden de wagons over de uiteindelijke bestemmingspunten verdeeld. Zes dagen na hun vertrek uit Gent zijn de wagons terug in de Arteveldestad, ditmaal geladen met Frans graan uit Dijon.

Hiermee is andermaal bewezen hoe ver het hinterland van onze zeehavens reikt. Onze havenverantwoordelijken op ministeriële echelon beseffen blijkbaar niet dat het belang van een zeehaven functie is van zijn achterland. De direktie van de autonome haven van Duinkerke begreep dit maar al te goed. Met de uitbouw van zijn haven tot 800.000 ton over 20 jaar hoopt Duinkerke langzamerhand tot grote zeepoort van Noordwest-Europa uit te groeien en hiermee heel het hinterland van onze zeehavens af te snoepen.

henri rogie - 15-3-74

woorden uit de zeemanskist op en aan het strand.

Opmermeester J.B. DRESEN

Onze 64 km. kust loopt over het algemeen glooiend. Het is de glooiing die de breedte van een strook bepaalt, die nu en dan droog komt te liggen en die we strand noemen. Zo is het strand op de westkust, De Panne, een flink stuk breder dan op de oostkant te Knokke.

Voor de zeeman is het strand meestal niet meer dan een geelachtige streep die zijn horizont gaat beperken als hij de wal aanloopt. Hij zal er op minder aangename manier mee kennis maken bij het STRANDEN, dwz, het vastlopen van zijn schip op de kust of op een zandbank.

Aan de walkant wordt het strand begrensd door de DUINREEP? voor zover deze niet vervangen werd door een zware ZEEDIJK. Daarna volgt het DROOG STRAND ook wel **spatzone** genoemd, een strook van mul zand die alleen bij storm of springtij overspoeld wordt. De VLOED- of HOOGWATERLIJN scheidt het droog strand van het NAT STRAND. Dit laatste wordt ook wel het HARD ZAND genoemd.

Het nat strand is het eigenlijke strand en kan zeer veranderlijk van uitzicht zijn. Zo spreekt men van een BUBBELSTRAND als het doortrokken is met schuimsporen. Hebben de schelpen als zandvangers gefungeerd dan noemt het een PUKKELSTRAND en als zich door golfwerking in de ondiepe plassen een reeks ribbels hebben gevormd is het een RIBBELSTRAND. Aan de zeezijde wordt het strand begrensd door de EB- of LAAGWATERLIJN.

Vanaf het strand tot een eind in zee strekken zich voor onze kust zandbanken uit. Zij lopen evenwijdig langs de kust. Hun aantal is niet overal gelijk, maar varieert van 1 tot 4. Zelfs onder water kan men ze gemakkelijk herkennen door de golven die erop breken, alsook door de verkleuring van het water op die plaatsen.

Deze banken hebben als groot voordeel dat ze een natuurlijke bescherming van onze kust zijn.

Tussen de banken stroomt het zeewater en hierdoor ontstaan na het aftrekken van het water overblijvende plassen van rustig water die men ZWINNEN noemt. ZWIN uit het middelnederlands

SWIN is oorspronkelijk een Westvlaams woord van ongekende oorsprong. Het betekent **geul, kreek**. De oudere betekenis is die van een natuurlijke geul in buitendijkse gronden, zoals dat het geval was met ons middeleeuws ZWIN. Ook gaf het een waterloop aan. Typisch is echter dat het in deze laatste betekenis slechts gebruikt wordt in het gebied begrensd door de vroeger Blankenbergse Wateringen. Elders in West-Vlaanderen spreekt men van **geleed**.

Door het voortdurend wisselen van hoog en laag water ontstaan er tussen de banken geulen die nagenoeg loodrecht op de kust staan en die men MUIEN noemt. Deze muien zijn de verbinding tussen de verschillende zwinen. De naam MUI is ontleend aan de Friese vorm van mond. Men vindt dit woord terug in sommige plaatsnamen zoals Arnemuiden, monding van de Arne, IJmuiden, monding van de IJ. Muien zijn voor baders en zwimmers zeer gevaarlijk. Als bij vallend tij het zwinwater met kracht door de muien naar zee trekt ontstaat er een sterke zeewaartse stroming.

Dit is echter niet de enige stroming die we op of aan het strand kennen. Onder invloed van de getijden is er op onze kust niet alleen een verticale waterverplaatsing, maar ook een horizontale. Bepalend mag men zeggen dat voor onze kust van 2 uur voor HOOG WATER tot 4 uur erna een VLOEDSTROOM loopt in noordoostelijke richting, dit is naar Vlissingen toe. Van 2 uur voor LAAG WATER tot 4 uur erna loopt een EBSTROOM in zuidwestelijke richting, dit is naar Duinkerke toe.

Maar ook de wind veroorzaakt stromingen. Bij een krachtige wind ontstaat er een stroming aan de oppervlakte van het water in de windrichting. Die heet dan een DRIFTSTROOM. Liggt die windrichting evenwijdig met de kust dan zal de hierdoor ontstane stroming de vloed- of ebstroom versterken of verzwakken, alnaargelang de wind waait of de stromen staan. Is de **driftstroom** schuin op de kust gericht, zoals dat gebeurt als een ZEEWIND waait dan noemt hij een ZOPER. De **zoper** is de voornaamste oorzaak van het uitschuren van de zwin-



Een «kateiezitter»

nen en dus van de vorming van banken en geulen. De oorsprong van dit woord is onbekend. Onder invloed van getij- en driftstromen vormt zich op de rug van de golfbrekers een NEER. Dit is een stroom die tegengesteld is aan de eigenlijke stroomrichting. Het woord **neer** komt in de betekenis van tegenstroom, draaikolk al sedert de 15de eeuw in onze taal voor.

GOLFBREKERS noemt men ook wel STRANDHOOFDEN of KATEIEN. De van Dale noteert bij **kateie** zuidnederlands. Eigenaardig is echter dat het woord voorkomt in een verslag « Visitatie der duynen bij Zoutelande » (op het eiland Walcheren) uit 1548.

Een veeleer pejoratieve aanduiding van eendags-toeristen aan de kust was eertijds KATEIEZITTERS.

Wat men aan de kust gemeenlijk het STAKETSEL noemt heet in het Nederlands de HAVENHOOFDEN. Een **staketsel** is een term uit de waterbouwkunde. Hij geeft een rij palen aan die dwars door een water ingeslagen de vijand moeten beletten van dit water gebruik te maken. Waarschijnlijk is het woord onder invloed van het Franse ESTACADE in ons taalgebruik binnengeslopen. De oudere kustbewoners spreken altijd van « NAAR HET HOOFD gaan kijken als de schepen binnen komen » of « OP HET KOPJE VAN HET HOOFD ».

PIER is de benaming voor een soort golfbreker die vanaf het strand in zee uitsteekt en waarop gewandeld kan worden. Het is een WANDELHOOFD. De pier van Blankenberge is het wandelhoofd van deze stad. Het woord **pier** werd in de 19de eeuw uit het Engels ontleend. In deze taal komt het woord reeds in de middeleeuwen voor in de betekenis van een solide stenen opbouw zodat waarschijnlijk het Franse PIERRE en het Latijnse PETRA aan de basis ervan zullen liggen.

Iemand, meestal uiteraard een kustbewoner, die het strand afzoekt om zich de aangespoelde goederen toe te eigenen heet een STRANDJUTTER. Deze laatste zal meestal zijn handelingen als een natuurlijk recht beschouwen. In werkelijkheid bestaan er echter een hele reeks wettelijke bepalingen die het stranden van schepen of goederen regelen, en die men het STRANDRECHT noemt. Een bijzonderheid in verband hiermee is dat in ons land nog altijd een edikt van Keizer Karel V, daterende uit 1547 van kracht is.

De ambtenaar belast met de berging van aangespoelde goederen of schepen heet een STRANDVONDER.

J.B. Dreesen

Nu reeds in uw agenda noteren!!!

A inscrire sur vos tablettes!!! (dès maintenant)

Galabal Zeemacht Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL
A OSTENDE - KURSAAL

Op 7 februari 1975
Le 7 février 1975

marine militaires la bundesmarine

par J. DE RIDDER

Expédition océanographique de grand style

La plus grande expédition internationale en matière de météorologie et de recherche océanographique, baptisée « Gate », débutera en juin avec une importante participation de l'Allemagne. Au nom de la République fédérale, une centaine de scientifiques, les trois navires de recherche « METEOR », « ANTON DOHRN » et « PLANET » participeront au programme de recherches, auxquels seront associés en tout 38 navires de recherche, une dizaine d'avions et un satellite météorologique fourni par une vingtaine de nations. Le but envisagé par le programme expérimental et les mesures, qui se dérouleront à un millier de kilomètres des côtes d'Afrique occidentale, est l'exploration des phénomènes climatiques sous les Tropiques et leurs répercussions sur les conditions météorologiques aux latitudes européennes.

Le programme « Gate », échelonné entre les mois de juin et de septembre est évalué à une centaine de millions de DM, dont la République fédérale, par l'entremise de la Communauté allemande de Recherches, assumera quelque 6 millions de DM. Les centres d'intérêt essentiels des chercheurs, des océanographes et des météorologues concernent des courants d'air ascendants tropicaux, les convections, qui transportent à haute altitude la chaleur et l'humidité. De là, elles se propagent vers le nord et y influencent le temps.

En plus de ses trois navires de recherche, la République fédérale mettra à la disposition de l'expédition une station radar aux îles du Cap-Vert. Le Q.G. de l'expédition « Gate » et la station réceptrice du satellite météorologique seront implantés à Dakar, au Sénégal. La flotte participant à l'expédition provient en majeure partie des Etats-Unis, de Grande-Bretagne et d'Union soviétique, qui, à elle seule, fournit 12 navires.

Un nouveau navire de recherches

qui mesurera 38 mètres de long et 9,4 mètres de large, va être construit avec l'accord du ministère fédéral de la Recherche et de la Technologie à l'intention de l'Institut de recherche océanographiques du Land de Brême, à Bremerhaven. Son coût

sera de 6,7 millions de marks. Environ 58 millions de marks sont prévus au budget fédéral 1974 pour la promotion de la recherche et de la technique océanographiques.

Un tunnel ultra-moderne sous l'Elbe

Une petite porte d'acier a donné la possibilité aux constructeurs du nouveau tunnel sous l'Elbe, à Hambourg, de faire déjà une fête avant l'inauguration officielle de « l'ouvrage du siècle ». Le chancelier Brandt, qui a été le premier le 22 février à franchir la porte d'acier encore verrouillée, s'est montré véritablement impressionné par la construction. Cette porte sépare le nouveau tunnel sous l'Elbe, qui est long de 1.056 mètres et est réservé à l'autoroute, de l'entrée souterraine de l'ouvrage. Estimé autrefois à quelques 350 millions de marks, le raccordement des autoroutes passant au nord et au sud de l'Elbe a coûté aux contribuables allemands un bon milliard de marks au bout de près de six ans de travaux. Pour cette somme, les techniciens ont réalisé une performance remarquable et ont apporté de grandes innovations techniques.

Le tunnel immergé le plus long d'Europe a été construit suivant le principe de la construction préfabriquée. Les éléments du tunnel qui sont longs de 132 mètres et qui pèsent 46.000 tonnes, ont été préfabriqués dans un bassin du port de Hambourg. Six bandes de roulement sont prévues en tout. Les gigantesques tubes ont été rendus étanches et posés les uns après les autres au fond du lit de l'Elbe. Ce procédé est entièrement nouveau pour la construction des tunnels.

La pose de l'« autoroute préfabriquée » au fond de l'Elbe a été tout aussi spectaculaire pour les curieux que pour les spécialistes. Les segments du tunnel ont été amenés par des remorqueurs jusqu'à l'endroit où ils devaient être déposés plus tard dans les consoles déjà en place au fond de l'eau. Les colosses de béton armé ont été ensuite immergés avec précaution, ce qui a nécessité pendant ce temps une limitation de la navigation fluviale sur l'Elbe.

Entretemps, les constructeurs du tunnel - il y en avait environ 500 en moyenne en permanence sur

le chantier - ont entamé l'aménagement de l'intérieur de ce passage sous l'Elbe. De nombreuses installations électroniques sont en train d'être montées dans les parois du tunnel. Les immenses ventilateurs ainsi que la circulation seront également commandés électroniquement. Un système de radar permettra d'uniformiser la vitesse des véhicules à 80 km/heure.

Selon la situation du trafic au centre de la ville de Hambourg, les automobilistes de passage - environ 65.000 voitures par jour - gagneront une heure et même plus lorsqu'ils voudront traverser Hambourg aussi bien en direction du nord que du sud. L'actuel pont sur l'Elbe, qui n'est plus adapté aux besoins du trafic moderne, ne sera donc plus un obstacle majeur.

Loi de taxation sur les eaux usées

Dans le cadre de son programme d'environnement, le gouvernement fédéral a adopté d'importantes mesures en vue de la préservation de la pureté des eaux. Un projet de loi doit soumettre à l'avenir tous ceux qui déversent des eaux usées dans les fleuves, les lacs et les mers à payer une taxe de déversement calculée en fonction de la quantité et du degré de pollution des eaux usées rejetées. Cette taxe doit revenir aux différents Länder, qui devront utiliser ces fonds pour l'épuration des eaux.

Les Etats riverains de la mer Baltique contre la pollution

Le premier accord international sur la protection de l'environnement, qui contient l'ensemble des sortes de pollution de la mer, a été signé le 22 mars à Helsinki. Les Etats signataires ont été la République fédérale, la R.D.A., le Danemark, la Finlande, la Pologne, la Suède et l'Union soviétique.

L'accord sur la protection de l'environnement marin de la mer Baltique est dû à une résolution de la conférence sur l'environnement qui s'était tenue en 1972 à Stockholm. Il a été mis au point à Helsinki par les experts des sept Etats riverains. L'accord contient des prescriptions sur :

- la pollution en provenance du continent (pollution des fleuves, eaux usées industrielles et domestiques, eaux de refroidissement des centrales nucléaires, ainsi que les pollutions apportées par l'air),

- la pollution par les navires (par l'huile ou d'autres matières novices, par les eaux usées et les déchets rejetés par les navires ainsi que par les bateaux de plaisance),

- la pollution par l'immersion de déchets industriels et de munitions,

- la pollution par l'exploration et la mise en valeur des fonds marins.

Le déversement de substances dangereuses dans la mer Baltique est strictement interdit. L'accord contient également des règles détaillées sur la lutte contre la pollution déjà en cours et sur la coopération scientifique visant à la propreté de la mer Baltique. Une commission et un secrétariat vont être mis en place pour la surveillance, l'application et l'amélioration de la lutte contre la pollution.

Respiration artificielle pour le Rhin

Dans le cadre d'un programme de recherches subventionné par le Land de Rhénanie-Westphalie, l'Office d'expérimentation de la construction navale

pour le réseau fluvial, établi à Duisbourg, est en train de mettre au point un nouveau procédé de régénération de l'eau des lacs et des fleuves menacés par la pollution. Ce procédé consiste à insuffler dans l'eau de l'oxygène amené à bord de bateaux en circulation sur ces fleuves. Cette méthode d'assainissement de l'environnement jamais encore employée jusqu'à présent a déjà été expérimentée sur le Rhin. Dans le cadre des missions expérimentales effectuées par le M.S. « BILGENTOLER », un compresseur d'un genre nouveau avait été monté à l'arrière du navire. L'air aspiré et comprimé à l'abri de toute éventualité de pollution était propulsé dans l'eau à l'arrière du navire par un gros tuyau et se trouvait alors brassé par l'hélice du navire au rythme d'environ 1.800 m³/heure. Les premiers trajets effectués à titre expérimental avec une installation provisoire ont permis de se rendre compte que le procédé est techniquement réalisable. De nouveaux essais pratiques doivent être entrepris ces prochains temps.

Feu vert pour la navigation rhénane

Depuis la mi-mars, les bateliers du Rhin ont le feu vert au « Binger Loch » : un chenal de 80 m de large et de 2,10 m de profondeur leur permet d'emprunter à présent sans risque la trouée de Bingen, ce passage tristement célèbre dans les annales de la navigation fluviale rhénane et où plus d'une péniche s'est déjà trouvée en difficulté. Ainsi, le tronçon le plus dangereux de l'axe fluvial le plus fréquenté d'Europe n'est maintenant plus un obstacle. Jusqu'à présent, les quelques 500 péniches enregistrées quotidiennement ne disposaient dans le sens amont que d'un chenal de 30 m de large à travers les blocs de roches quarteuses qui tapissent le lit du fleuve côté rive droite, et, dans le sens aval, d'un chenal nouvellement aménagé de 60 m de large côté rive gauche qui était utilisé alternativement dans les deux directions. Entretemps, les deux goulets qui, malgré tout, présentaient quelques risques, ont été fermés à la circulation fluviale et seront par la suite reliés au nouveau chenal central.

A la fin de cette année, la trouée de Bingen aura définitivement perdu son caractère dangereux, car le chenal aura alors une largeur globale de 120 m. Les péniches pourront non seulement s'y croiser, mais, comme sur presque l'ensemble de ce grand axe fluvial, s'y dépasser. L'aménagement de cette percée entre le massif du Taunus et celui du Hunsrück, a été entrepris en 1970. Deux tiers du récif ont pu être supprimés. Les travaux de creusement ont permis d'aménager 3.000 m² de surface du lit du fleuve.

La Marine allemande et l'OTAN

La frégate « AUGSBURG » a rejoint au début de cette année le STANAVFORLANT (Standing Naval Force Atlantic) afin d'y relever le destroyer « HESSEN » et la frégate « EMDEN ». Le dragueur de mines « KONSTANZ » vient quant à lui de rejoindre le STANAFORCHAN (Standing Naval Force Channel).

Des lingots d'or à bord d'un sous-marin allemand

Un chercheur de trésor britannique aurait découvert l'épave d'un sous-marin allemand coulé au cours de la première guerre mondiale. Cette épave, bourrée de lingots d'or aurait été découverte par 25 m de fond à quelques 80 km au large des côtes

néerlandaises. Une des soutes en parfait état de conservation serait encore remplie de lingots d'or pesant chacun une livre. Avis aux amateurs !

Moteurs diesels rapides à hautes performances

Les nouvelles vedettes rapides lance-missiles du type S-143 (10), du type S-148 (20) et du type ZOBEL modernisé (10) seront toutes équipées de 4 moteurs diesels rapides à hautes performances capables d'atteindre une vitesse de 40 à 42 nœuds.

Concurrence au « OTTO HAHN »

Un second bâtiment de commerce à propulsion atomique d'une puissance de 80.000 CV soit 8 fois supérieure à celle du « OTTO HAHN » sera construit en Allemagne et entrera en service dès 1980.

Ce sera le 4ème bâtiment nucléaire du monde après le brise-glace soviétique « LENIN » et les navires de commerce américain « NS SAVANNA » et allemand « OTTO HAHN ».

Volksmarine (DDR)

Le relevé des bâtiments de la Volksmarine (DDR) publié dans le Neptunus No 6/1969 ayant subi diverses modifications, il a été estimé utile de faire paraître un tableau comparatif des situations en 1969 1974

Frégates :

(1) du type « RIGA » (1060 t.)	4	2
(2) de la classe « PETYA » (1050 t.)	0	1/2

Patrouilleurs :

(1) du type « HAI » (370 t.)	6	14
(2) du type « SO1 » (250 t.)	16	?

Patrouilleurs côtiers :

(1) de la classe « DELPHIN/TUMMLER »	30	?
(2) de la classe « KONDOR I » (225 t.)	0	6

Dragueurs de mines :

(1) de la classe « KRAKE » (650 t.)	10	10
(2) de la classe « HABICHT I et II » (550/500 t.)	12	2
(3) de la classe « SCHWALDE » (50 t.)	40	?
(4) de la classe « KONDOR I » (225 t.)	0	10
(5) de la classe « KONDOR II » (250 t.)	0	13

Vedettes lance-missiles :

de la classe « OSA » (200 t.)	12	15
-------------------------------	----	----

Vedettes rapides :

(1) du type « P-6 » (75 t.)	18	6
(2) de la classe « SEETEUFEL » (150 t.)	4	?
(3) de la classe « FORELLE » (75 t.)	6	2
(4) de la classe « ILTIS » (30 t.)	33	45
(5) de la classe « SHERSHEN »	0	5

Bâtiments de débarquement :

(1) de la classe « ROBBE » (600 t.)	6	8
(2) de la classe « LABO » (300 t.)	12	12
(3) de la classe « KROKODIL » (800 t.)	0	4

Bâtiments de soutien logistique :

(1) de la classe « RIEMS »	3	1
(2) de la classe « RUGEN »	3	1
(3) « USEDOM » de la classe « BAKUNCHAK »	0	1
(4) « VILM »	0	1
(5) « HIDDENSEE »	0	1
(6) « RUDEN »	0	1

Bâtiments d'entraînement :

(1) « ERNST THALMAN » de la classe « HABICHT I »	0	1
(2) S24, S25, S26 de la classe « KONDOR I »	0	3
(3) S21, S22, S23 de la classe « KONDOR II »	0	3
(4) « WILHELM PIECK » (brick) (200 t.)	1	1
(5) Divers	4	4

Remorqueurs de mer :

(1) Divers	10	?
(2) du type 700	0	6
(3) du type 270	0	10

Bâtiment de surveillance :

« BUK » (1000 t.)	0	1
-------------------	---	---

Bâtiments de repérage électronique :

de la classe « KONDOR I »	0	6
---------------------------	---	---

Bâtiments de servitudes :

de la classe P-6	0	3
------------------	---	---

Brise-glace :

« STEPHAN JANTZEN » de la classe « DOBRYNIA NIKITISCH »	0	1
---	---	---

on her majesty's service

*door C. JACOBS

Wij verontschuldigen ons tegenover onze lezers voor de fout die geslopen is in ons vorig nummer (148, p. 37) in de benoeming van Admiraal Sir M. Pollock die generaal Steinhoff, voorzitter van het militaire comité van de NAVO zou opvolgen. Het is inderdaad een admiraal Sir P. Hill-Norton die op 1 april 74 belast werd met deze hoge functie in de NAVO.

Nous nous excusons auprès de nos lecteurs de l'erreur qui s'est glissée dans l'annonce de la nomination de l'Amiral Sir M. Pollock, faite au numéro précédent (148, p. 37). Ce n'est évidemment pas l'Amiral de la Flotte Sir M. Pollock qui succède au Général Steinhoff, président du comité militaire de l'OTAN. C'est un autre amiral anglais, l'amiral Sir P. Hill-Norton qui a été chargé le 1er avril 74 de cette haute fonction à l'OTAN.

répertoire biographique

« Nous puissions dans notre Histoire des raisons de fierté
« et de confiance en l'avenir, des encouragements à mieux
« faire. »

pas de passé maritime ? pas de traditions navales chez les belges ? et ça alors ?

Les amiraux, capitaines et corsaires de Belgique

par le Capitaine de Frégate
J.C. LIENART

Mathieu Daene

(H.M.)
Capitaine 1633-1634.

Laureins Daems

(A.R. AM)
Capitaine corsaire d'Ostende 1691.
Commande la chaloupe de 8 T. le « STE.-ANNE ».

Cornelis Damast

(AR 566)
Capitaine corsaire d'Ostende 1678.
Commande le « ST.-CORNELIUS » Diepo de 5 last.

Simon Danser

(H.M.)
Capitaine corsaire 1606-1635.
Après avoir longtemps couru les mers à son propre compte (pirate ou flibustier) Simon Danser entre à Alger avec une petite escadre qui lui appartient et se met au service du Bey. En moins de 3 ans il ramène 40 prises et coule ou brûle un grand nombre de navires. Il apprend l'usage des vaisseaux de haut-bord aux Infidèles qui le surnomment « el Capitán Dali » (le diable). Pour s'attacher tout à fait une aussi précieuse recrue, le Bey le voudrait renégat, Simon Danser refuse, se sauve, et après avoir obtenu des lettres d'abolition, se réfugie à Marseille d'où il regagne Dunkerque. C'est un des capitaines les plus actifs de cette seconde période de la guerre de quatre vingts ans (ref. le Père P. Dan, Paris 1637 Histoire de Barbarie et de ses corsaires).

Certains auteurs le donnent comme Flessinguois, d'autres de Dantzig. Il y a de nombreuses versions toutes différentes de sa fin et il semble qu'aucune

ne soit exacte (Meteren le fait mourir en 1611) puisque le personnage se retrouve à Dunkerque faisant activement la course.

Jean Danielsen

Capitaine 1640-1642.

Antoine Davery

(H.M.)
Capitaine de Vaisseau.
Mourut à Dunkerque le 28 novembre 1644 de blessures reçues en même temps que Michiel Bart, le grand-père de Jean Bart, au cours du combat qu'ils menaient avec 7 frégates contre trois vaisseaux et vingt trois navires de commerce des Etats qu'ils capturèrent tous.

Pierre Davery

(H.M.)
Capitaine corsaire 1635-1637.
Frère du capitaine Antoine Davery.

Charles Dauwere

(BW) (H.M.)
Capitaine de Vaisseau.
Commande en 1585 le navire de guerre le « CHIEN » et sert sous Michel Jacobsen et sous le Vice-Amiral Antoine de Bourgogne-Wacken. Il participe avec une escadre, forte de 14 vaisseaux, au blocus des bouches de l'Escaut pendant qu'Alexandre Farnèse duc de Parme met le siège devant Anvers qui est tombée aux mains des rebelles.
En 1586 l'escadre parvient à faire passer à Dunkerque un énorme convoi de blé qui supplée à la disette causée par une extraordinaire sécheresse en basse Flandre.

En avril 1587 il participe au combat livré à l'escadre de Flessingue qui défendait les approches de la Meuse et la défit complètement ; les rebelles y perdirent plus de 500 hommes. Dauwere fut blessé au combat d'un coup d'arquebuse à la jambe. Transporté à Anvers il y fut soigné par 4 chirurgiens de Dunkerque dépêchés spécialement à son chevet. Malgré leurs soins il y mourut en décembre 1587. La ville lui fit des funérailles solennelles. Il fut inhumé au couvent des Récollets.

Jean Dauwere

(H.M.)

Capitaine de Vaisseau.

Fils du Capitaine Charles Dauwere, navigua sous l'amiral de Ribera avec J. Colaert, en 1629.

Jan David

(AR 569)

Capitaine Corsaire d'Ostende.

Commande « L'AIGLE », chaloupe armée en guerre en 1705 et en 1709 le « ST.-BONAVENTURA » senau de 30 T. et 6 canons.

Anthone Defever aussi Lefevre

(Logboek AR. am 658).

Capitaine corsaire d'Ostende. Entre 1705 et 1710 ce corsaire captura 30 navires ennemis qui furent jugés de bonne prise. Il commande successivement en 1704 le « ONZE LIEVE VROUW VAN TROOST » senau de 40 Tx, en 1705 le « ST.-ANTOINE DE PADOUÉ » senau de 8 canons et 2 pierriers du même tonnage que le précédent, puis le « PHILIPPE IV ROI D'ESPAGNE » senau de 6 canons et 4 pierriers. En 1710 il commandait le « BONAVENTURE » avec lequel il alla à l'île de Groix et fit 3 prises, puis à la fin de l'année la chaloupe « DE JOUF-FRAUWE ».

Pierre Dellart

(H.M.)

Capitaine (1634).

Guillaume de Clerq

(AR 569)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1704).

Commande « DE MARIE BOODTSCHAP » frégate de 64 Tx, 8 canons.

Frans De Klerck

(L.B. AR 658-659-569)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1705).

Commande « HET SERPENT », senau de guerre.

François De Schot

(AR)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1675).

Commande le « ST.-JOSEPH » frégate de 140 Tx, 14 canons.

Jacobus den Duyts

(AR 569)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1713).

Commande le senau « LA JALOUSIE » de 20 Tx., 4 canons et le « STE-ANNA » en 1705.

Henri de Douvryn Seigneur de Flers

(H.M.)

Amiral de Sluis.
1537.

Nicolas Dhaisnes

(BW) (H.M.)

Vice-Amiral de Flandre.

Comme capitaine il est le bras droit de l'Amiral Gérard van Meckeren, il est partout avec lui, on le voit en 1536 veiller personnellement à l'armement de la flotte de 41 navires destinée à une expédition contre le Danemark.

En 1549 il fait partie de la troisième flotte de Flandre commandée par Van Meckeren. (Les deux autres sont commandés par les Vice-Amiraux La Capelle et Jan de Croesere).

En 1550 il inspecte, toujours avec Van Meckeren, le navire de guerre que possède la ville de Dunkerque et que l'Empereur Charles-Quint veut acheter pour le joindre à sa flotte.

En 1557 il ramène au port des pirates anglais qu'il a fait prisonniers.

En 1562 enfin il succède à son vieux compagnon Gérard van Meckeren qui s'est éteint à Bergues Ste Winoc.

En 1565 il sert sous l'Amiral de Bourgogne-Wacken comme Lieutenant-Amiral de la flotte qui est envoyée au devant du roi Philippe II que l'on attend d'Espagne. Il commande le « JONAS ». Le navire de l'Amiral est le « LION D'OR », Michel Jacobsen est avec lui et commande le « CYGNE ».

Jan Claissen Dix

(H.M.)

Capitaine de Vaisseau.

Commande en 1588 le « BOUCQ DE NORVEGE » de l'escadre de Dunkerque.

Adrien Dieriksen

(H.M.)

Vice-Amiral de Flandre.

Succéda à l'Amiral Antoine de Bourgogne-Wacken en 1600. Mourut le ventre transpercé d'un coup de lance le 18 novembre 1605, dans un combat contre les navires hollandais du blocus, commandés par Jean Geerbrantsen Vice-Amiral de Hollande et par Moy Lambert Vice-Amiral de Zélande.

Andries Dieriksen

(AR AA34)

Capitaine de Vaisseau.

Commande en 1591 « LA BONNE AVENTURE » faisant partie jusqu'en 1600 de l'escadre des archiducs.

En 1602 il avait rapporté en prises, avec le capitaine Willem Janssen pour 85.800 florins.

Tenant une sortie en août 1602 de Dunkerque avec les capitaines Michel Jacobsen et Willem Janssens (devant le port 17 navires Hollandais tenaient le blocus) Dieriksen dans une saute de vent s'échoue sur le banc devant Nieuport dont le phare était hors service et son navire se perdit.

Jean Dieriksen

(H.M.)

Fils de l'amiral Adrien Dieriksen.

Capitaine de Vaisseau.

Fut blessé en janvier 1633.

Etienne Dieriksen

(H.M.)

Capitaine de Vaisseau.

Commande en 1542 la « MARIE » ; à la tête d'une escadre flamande de 5 navires, il enlève un gros navire de Hambourg et un de Copenhague.

Jacques Diericksen

(H.M.)

Capitaine de Dunkerque en 1639.

Pieter Diricxen (aussi Diericxen)

(AR 655) (LB)

Capitaine Corsaire d'Ostende.

Commande le « REVENGIE » en 1689 (La Revanche) frégate de guerre.

Cornelis Dirixksen

(AR 567)

Capitaine de Nieuport (1691).

Achète en février 1691 le « ST-CHARLES BORO-MEUS » bisse de 120 Tx. et reçoit patente pour naviguer.

Jean Dobber

(H.M.)

Capitaine de Vaisseau.

Fait partie de l'escadre flamande qui participe à l'expédition que mène en 1535 Charles-Quint contre le Barbaresques.

Michel Dorne (aussi Miguel de Orna)

(H.M.)

Amiral de Flandre.

Après avoir servi sous l'amiral J. Colaert (en 1635). Michel Dorne commande en 1637 une escadre de Dunkerque forte de 6 galions et de 12 frégates avec laquelle il attaque au large de Lizard un convoi de 6 galions et de 28 marchands dont il se rend maître et dont il enlève 3 galions et 14 marchands. En février 1639 il commande un convoi de 12 galions, 3 pinasses et 5 marchands, transportant des troupes Wallones à destination de la Corogne. Il se heurte le 18 février à l'escadre de Tromp qui bloque la côte flamande et ne réussira à forcer ce blocus que le 12 mars. Arrivera sans perte à la Corogne.

Le 16 septembre 1639 il est Vice-Amiral et commande l'avant-garde de la flotte de 51 vaisseaux et 19 transports, chargés de 13.000 hommes de troupe qui, sous les ordres de l'amiral don Antonio de Oquendo, appareille d'Espagne pour la Flandre. La flotte, attaquée par la flotte hollandaise commandée par l'amiral Tromp, est finalement bloquée devant Douvres par plus de 100 navires. L'escadre de Dunkerque se défile la nuit du 20 au 21 septembre par la passe Nord des Goodwind Sands et rallie Dunkerque et y débarque 5.000 hommes de troupes, les malades, les blessés et 3 millions d'argent. Michel Dorne réappareille aussitôt avec des renforts et rejoint la flotte à Douvres.

Le 21 octobre Tromp attaque et c'est le désastre pour la flotte espagnole ; seuls les Flamands s'en tirent sans perte. Michel Dorne sauve la vie de l'amiral d'Oquendo et ramène à Dunkerque, le navire amiral percé de 1.700 boulets.

Le 15 février de l'année suivante, Michel Dorne est chargé de ramener d'Oquendo en Espagne. Il a 6 galions et 2 frégates sous ses ordres, Oquendo a 13 galions et des troupes. Il passe. Au large

d'Quessant les escadres se séparent. Dorne a un accrochage avec la flotte de St-Malo retour de Marseille, puis il arrive à la Corogne et en repart avec 800 hommes de troupe pour Dunkerque. Lorsqu'en 1641 survint la révolution au Portugal, il repart pour l'Espagne ; en cours de route il attaque les Français dans les parages de l'île de Ré et rentre à la Corogne trainant 7 prises derrière lui. Touché au cours de ce dernier engagement, Michel Dorne succombera à ses blessures au printemps 1641.

Nicollas Dom

(AR 569 Logbook 655)

Commande en 1692 le « L'ELECTEUR DE BAVIERE » frégate de guerre de 40 Tx. armée de 8 canons et 7 pierriers.

Claes Donker

(H.M.)

Capitaine de Vaisseau.

Blessé au combat, perd une jambe en 1646.

Gerard van der Doncq

(AR 566)

Capitaine Corsaire d'Ostende 1675.

Commande la barque-longue « LE RENARD » en remplacement du Capitaine Em. Caseman qui est malade.

Jan Draeger

(AR 566)

Capitaine Corsaire d'Ostende 1674.

Commande en 1674 le « STE-ANNA » frégate de 26 T. armée de 8 canons.

en 1675 le « ST-JAN BAPTISTA » senau de 6 canons,

en 1675 le « DE RAEPE » frégate de 5 canons.

Jan Dryncwaerts seigneur de Darmael

(H.M.)

Capitaine en 1591.

Jacob Dudal

(AR 566-567)

Capitaine Corsaire de Nieuwpoort.

Commande en 1690 le « EVERSWEYN », senau de Nieuport et en 1691 le senau de 2 canons le « ST-JAN ».

Malade en juin et remplacé par son second Pieter Felters.

En octobre, il commande le « ST-JAGO DE VICTORIA » senau de 15 last. et de 6 canons.

En 1692 il commande à nouveau le « ST-JAN ».

En 1674 il commande le « DE FORTUNE » senau de 3 canons et 6 pierriers et le « STE-THERESIA ».

En 1675 le « STE-MONICA » diepos de 18 L. 1 canon.

En 1676 le « STE-ELISABETH », senau de 8 L. 1 canon.

Jan Dunnebroot

(H.M.)

Capitaine de Vaisseau 1628.

Sert sous l'amiral de Ribera.

Remarque de la rédaction

Les uns collectionnent les timbres postes, d'autres les bagues de cigare... notre président-directeur-éditeur-responsable collectionne les noms des capitaines de marine de notre pays, il les récolte partout, il en a un nombre invraisemblable ; Neptunus en a fait paraître des listes depuis 4 ans déjà et ce n'est pas encore fini ! Mais pour une chose il a raison le Vieux c'est que, fichtre, il y en a eut des marins dans notre pays et pas des moindres...

l'impertinent de service.

INFO MARINE



bewegingen van onze 
mouvements de la flotte...

Van 22 april tot 22 mei '74 was het Commando- en Logistiek steunship de A960 « GODETIA » op visserijwacht.

Gedurende de tweede visserijwacht van 1974 bezocht de « GODETIA » 31 vissersvaartuigen waaronder 21 belgische, 7 franse, 2 britse en 1 nederlandse vaartuig. Aan boord van 4 schepen werd technische bijstand verleend en aan een vijfde werd medische bijstand verstrekt. Tijdens de kruisvaart werden de havens Linmerick (2-6 mei) en Falmouth (16-20 mei) aangedaan. Te Linmerick werden excursies ingericht naar de Glenstal Abbey en het Bunratty Castle. Een sportieve voetbalmatch tussen de Godetia en een Army Selection werd door laatstgenoemden met 1—2 gewonnen.

Tijdens een « Open ship day » werden 3.339 bezoekers genoteerd.

« GODETIA » - A960



« ZINNIA » - A961

Het Commando- en Logistiek steunship A961 « ZINNIA », de hoogzeemijnenvegers M909 « BOVESSE » en M904 « DEBROUWER », de kustmijnenvegers M929 « HEIST », M930 « ROCHEFORT », M932 « NIEUWPOORT », M933 « KOKSYDE » en M927 « SPA » namen deel aan de multinationale mijnveeg-oefening NORMINEX die plaats had in het kanaal van 2 tot 17 mei.

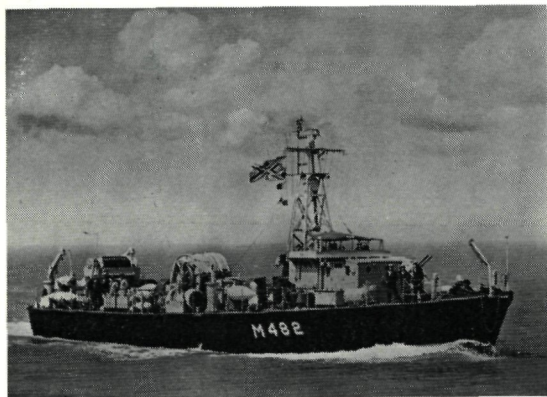
De mijnveeggroep stond onder het bevel van Korvetkapitein P. MARIN en meerde te Brest van 3 tot 6 mei 74.

« BOVESSE » - M909



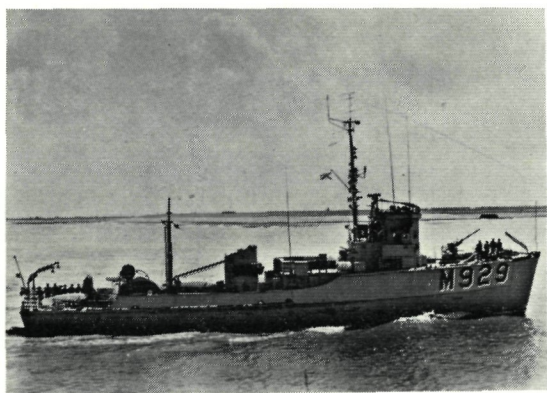
Het Smaldeel Ondiepwatermijnenvegers (MSI), samengesteld uit de M482 « VISE », M474 « TURNHOUT », M477 « OUDENAARDE », M483 « OUGREE » en M485 « ANDENNE », ondernamen een kruisvaart in de Zuidelijke Noordzee en het Kanaal van 13 tot 31 mei 74.

Het Smaldeel, dat onder het bevel stond van Korvetkapitein F. VANDENHAUTE, meerde te IPSWICH, PORTSMOUTH, St.-HELIER, PLYMOUTH en St.-MALO.



« VISE » - M982

Het Commando- en Logistiek steunschip A960 « GODETIA » vertrok op 4 juni om visserijwacht uit te voeren in de Zuidelijke Noordzee, het Kanaal en de Golf van Biscaye. Van 14 tot 17 juni verbleef het schip te LORIENT en van 28 juni tot 1 juli meerde het te BLYTH.



« HEIST » - M929

De kustmijnenvegers M929 « HEIST » en M930 « ROCHEFORT » verbleven van 8 tot 10 juni te St.-Valery en Caux dit naar aanleiding van de herdenkingsplechtigheden van de wapenfeiten 1939-1945 (evacuatie 1940).

De MSC's M931 « KNOKE », M932 « NIEUWPOORT » en M933 « KOKSYDE » verbleven tijdens dezelfde periode te St.-MALO.

Het Commando- en Logistiek steunschip A961 « ZINNIA » was van 10 juni tot 5 juli op kruisvaart in de Baltische Zee. Het schip, dat onder het bevel staat van Fregatkapitein P. MARIN, legde aan te KIEL, HELSINKI en STOCKHOLM.



« ROCHEFORT » - M930

Het Smaldeel kustmijnenvegers samengesteld uit de M928 « STAVELOT », M932 « NIEUWPOORT », M930 « ROCHEFORT », M929 « HEIST » en M933 « KOKSYDE » verbleven in de Zuidelijke Noordzee van 26 juni tot 2 juli II., en brachten een routinebezoek aan ESBJERG (Denemarken).

BEZOeken SCHEPEN VISITES NAVIRES

Op 6 april II. brachten een 20-tal Portugese studenten van de Universiteiten van Lisabon en Coimbra op studiereis in ons land een bezoek aan de A961 « ZINNIA ».

Het Koninklijk Atheneum van Hannut was op 25 april jl. te gast aan boord van de A961 « ZINNIA ».

Les professeurs et élèves de l'Athénée Royal de Hannut, se sont rendus le 25 avril dernier, à bord du A961 « ZINNIA ».

Le Commandant du « ZINNIA » a reçu la lettre de remerciement suivante :

Nous avons été enchantés de la visite du « ZINNIA » que vous nous avez permise.

Nos élèves en sont émerveillés et ils en ont fait chez eux un rapport très enthousiaste.

Nous les maîtres, nous fûmes honorés d'être accueillis à bord par vos officiers et de plus nous fûmes très agréablement surpris par la patience et le doigté dont firent preuve vos quartiers-maîtres pour satisfaire la grande curiosité de nos petits.

Que dire encore de l'accueil au restaurant ? Ce fut du sensationnel et on parlera longtemps, à Hannut, de l'extrême gentillesse des marins du « ZINNIA ».

Nous vous sommes reconnaissants de toutes ces choses et nous vous prions de croire en l'assurance de nos sentiments très respectueux.

Les Maîtres de la S.P. de l'Athénée de Hannut.

De A960 « GODETIA » kreeg op 17 april het bezoek van MILAC Afdeling Oostende. Deze toekomstige dienstplichtigen werden ontvangen in de Matrozenmess waar zij zich onderhielden met ingescheepte miliciens over het leven aan boord van de eenheden van de Zeemacht.

De derde kleuterklas van de wijschool Zonneveelde van de Rijksmiddelbare school St.-Kruis-Brugge werd op 4 april ontvangen aan boord van 3 kustmijnenvegers. De school is een pilootinstelling waar geëxperimenteerd wordt om het onderwijs ook in de kleuterklas een fris en vooral een levensblij gelaat te geven.

De Heer W. Callewaert, toenmalig Minister van Openbaar Onderwijs had eraan gehouden persoonlijk het experiment bij te wonen.

BEZOEK VREEMDE SCHEPEN

Periode 15 april - 15 juli

De haven van Brugge kreeg van 19 tot 22 april het routinebezoek van de onderzeeboot « NARVAL » van de nationale Franse marine. Le port de Bruges a reçu la visite du 19 au 22 avril du sous-marin « NARVAL » de la marine nationale Française.

De HMS « ECHO », « ENTERPRISE » en « EGERIA » brachten een niet-officieel bezoek aan de haven van Zeebrugge van 19 tot 22 april '74 ter gelegenheid van de St.-George's Day.

De Franse kustmijnenvegers « VERSEAU » en « CAPRICORNE » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 20 tot 22 april '74. De Britse kustmijnenjager HMS « KEDLESTON » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 6 tot 10 mei '74.

De Franse kustmijnenvegers « VERSEAU », « CEPHEE », « CAPELLA », « CAPRICORNE » en « LYRE » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende, van 27 tot 30 mei '74.

De Nederlandse kustmijnenjager Hr Ms. « DRUNEN » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 20 tot 21 juni 1974.

Het Duitse 7de Eskader mijnenvegers bestaande uit de ondiepwatermijnenvegers « FRAUENLOB », « NAUTILUS », « GEFION », « MEDUSA », « UNDINE », « MINERVA », « DIANA », « LORELEY », « ATLANTIS », « ACHERON », « HANSA » en de tender « MOSEL » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 9 tot 16 juni 74.

Het Duitse 2de Eskader patrouillevaartuigen bestaande uit: de torpedoboten « GREIF », « SEEDER », « FALKE », « ALBATROS », « KONDOR », « KORMORAN », « BUSSARD », « HABICHT », « GEIER », « SPERBER », de tender « DONAU » en het bevoorradingschip « GLUCKSBURG » brachten een niet officieel bezoek aan de haven van Gent van 13 tot 17 juni 1974.

De Nederlandse kustmijnenjager Hr Ms. « VEERE » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 17 tot 19 juni 1974.

De Britse kustmijnenvegers HMS « UPTON », HMS « SOLENT », HMS « CURZON » en HMS « ST.-DAVID » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 17 tot 21 juni 1974.

Het Britse fregat HMS « PHOEBE » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 21 tot 23 juni 1974.

Het Duitse 1e Smaldeel onderzeeboten bestaande uit: de tender « LAHN », de onderzeeboten « U1, U2, U9 en U12 » en de zeesleper « SPIEKEROOG » brachten een niet-officieel bezoek aan de haven van Brugge van 21 tot 25 juni 1974.

Het Franse fregat « LE BRETON » bracht een routinebezoek aan de haven van Antwerpen van 4 tot 8 juli.

LES PLONGEURS-DEMINEURS A L'HONNEUR

Le 22 mai à 11 heures en son Cabinet, Monsieur Vanden Boeynants, Ministre de la Défense nationale, a remis au nom du Roi, en présence du Commandore Van Dyck, Chef d'Etat-Major de la Force Navale, et du Commandore Poskin, Commandant du Groupement opérationnel, des distinctions militaires à huit plongeurs-démineurs de la Force Navale. Dans son discours, le Ministre a attiré surtout l'attention sur le courage et le dévouement de ces démineurs qui assument leurs dangereuses missions dans des conditions ingrates aussi bien sur terre que sur mer.

Ces plongeurs-démineurs se trouvent constamment sur la brèche, désamorçant et détruisant environ 20 tonnes d'explosifs par an.

Les huit lauréats de la Force Navale étaient: le Lieutenant de Vaisseau de 1ère classe Liekens, le Premier Maître-Chef Maes, le Maître Principal Trempont, le Premier Maître D'Hondt, le Premier Matelot Brussee, le Premier Matelot Ferket, le Premier Matelot Meersch et le Premier Matelot Werbrouck.

Monsieur le Ministre Vanden Boeynants, le Commandore J. Van Dyck et les décorés.



DAG VAN DE ZEEMACHT

Op 6 juni jl. werd de 28ste dag van onze Zeemacht gevierd te Oostende. De Logistieke Groepering stond in voor de organisatie van de plechtigheden. Deze dag begon met een bloemenhulde aan de gedenkplaat Royal Navy - Belgische Afdeling. De Stafchef Zeemacht, weerhouden in het buitenland, was vertegenwoordigd door Kapitein ter Zee, de Schutter, Adjunkt-Stafchef Zeemacht. Waren eveneens aanwezig Commodore E. Poskin, Commandant Groepering Operaties Zeemacht, Kapitein ter Zee Van Schoonbeek, Commandant Logistieke Groepering en Kapitein ter Zee M. Vervynck, Commandant Groepering Opleiding en Training. Er werd ook een ruiker bloemen neergelegd door de Verbroedering Oudgedienden van de Royal Navy, Belgian Section.

Na deze plechtigheid, volgde een troepenshow op het vlaggeplein van de Kazerne Bootsman Jonsen, waar door de Adjunkt-Stafchef en de Commandanten van de drie grote Groeperingen eretekens werden uitgereikt. Om 10.30 uur volgde, na een defilé door de stad, een bloemenhulde aan het monument van de Zeelieden, op de zeedijk te Oostende, gevolgd door een godsdienstige plechtigheid in de Kazerne. Deze voormiddag werd besloten met de traditionele erewijn in de diverse messes en een speciale maaltijd.

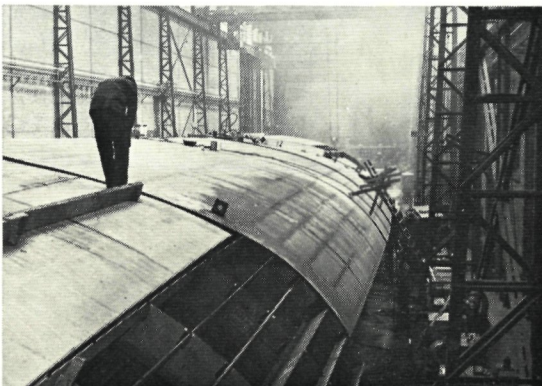
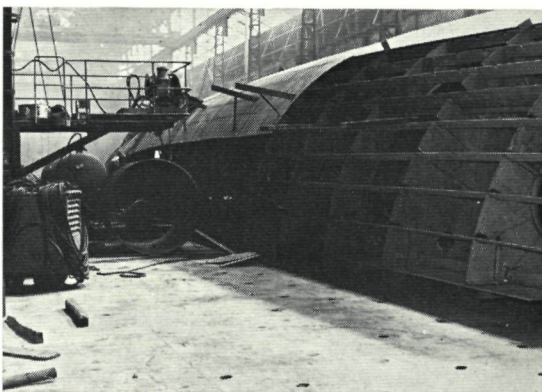
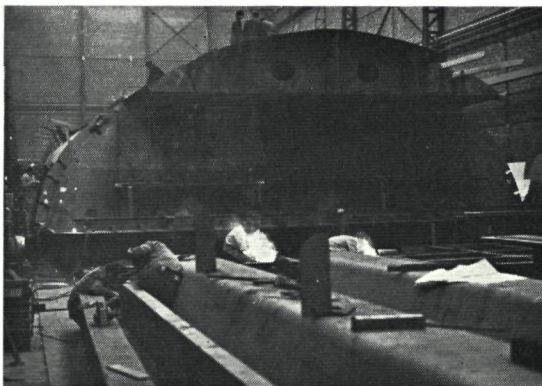


LES ESCORTEURS

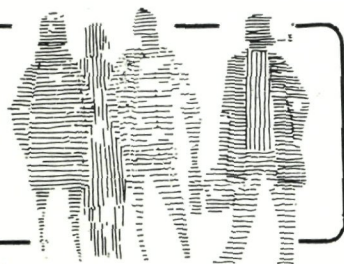
Neptunus/Info-Marine s'est rendu récemment aux chantiers Boel à Temse, pour voir les travaux de construction de notre premier escorte. Nous donnons ici quelques vues. Nous avons l'intention de nous y rendre régulièrement afin de tenir le personnel de la Force Navale au courant « de visu » de ces travaux si importants pour l'avenir de notre Force.

DE ESCORTESCHEPEN

Neptunus/Info-Marine is onlangs op bezoek geweest op de scheepswerven Boel te Temse om de werkzaamheden gade te slaan aan het eerste escorteschip. Wij tonen hier enkele beelden ervan. Wij zijn voornemens dit regelmatig te doen ten einde het personeel van de Zeemacht op de hoogte te houden van deze zo belangrijke werken voor de toekomst van onze Zeemacht.



het leven in onze groeperingen la vie dans nos groupements



EERSTE MEESTER CHEF VANDERHAEGEN VERLAAT DE ZEEMACHT



Eerste Meester Chef Vanderhaegen.

Op donderdag 30 mei jl., nam Eerste Meester Chef Vanderhaeghen afscheid van de Zeemacht na een welgevulde loopbaan van 39 dienstjaren. Om 15 uur had in de Mess Onderofficieren van de Groepering Opleiding en Training een receptie plaats in bijzijn van talrijke genodigden waaronder Kapitein ter Zee A. Schlim, Adjunkt-Stafchef Zeemacht, Kapitein ter Zee M. Vervynck, Commandant Groepering Opleiding en Training, de bijna volledige staf van deze Groepering, talrijke schoolcommandanten en collega's. Hulde werd gebracht en toespraken gehouden door de Commandant Vervynck, Hoofdwapenmeester Delathouwer en Oppermeeester Dreesen en waarbij geschenken overhandigd werden door het korps, de onderofficieren Nautische School en de v.z.w. « NEPTUNUS ».

Eerste Meester Chef Vanderhaegen dankte zichtbaar ontroerd op zijn eigen welbespraakte manier, waarna het officiële moest plaats maken voor een gezellig samenzijn waarbij heelwat oude herinneringen werden bovengehaald.

Hieronder enkele fragmenten uit de toespraak van hoofdwapenmeester L. Delathouwer, die tevens enkele punten uit de gevulde loopbaan van Eerste Meester Chef Vanderhaegen belicht :

« Toen U in juli 1935 dienst nam bij het 1e Artillerie regiment, zult U vast en zeker niet gedacht hebben 39 jaar later uw loopbaan te beëindigen bij de Marine. Een welgevulde en bewogen loopbaan, die amper 5 jaar begonnen, reeds onderbroken werd

door 5 jaar krijgsgevangenschap, om nadien te heremen in 1945 bij 21 RFT SUB UNIT FIRST BELGIAN FIELD REGIMENT (ROYAL ARTILLERY) Mechtem. Die herscholing bracht U via Helchteren in Brassaacht. Hoe U daar de « lokstem van de zee » hoorde is me nog steeds een raadsel maar feit is dat U in juli '47 in Den Helder bij de Jantjes belandde om omgedoopt te worden van « Artillerist » in « Geschutskonstabel », bij Uw terugkomst in België, in mei '48, trouwens het enige « exemplaar » in de Zeemacht. Dat U meteen aan de slag kon verwonderde wel niemand, trouwens U zult wel de enige onderofficier in het leger zijn die van zijn chefs een lakoniek « richt eens eventjes een artillerieschool op » te horen kreeg. Dat U dat zo goed lukte op zo'n korte tijd is voor de « insiders » nog steeds een raadsel. Dat uw eerste leerlingen Konstabels met volle aandacht aan ingebeelde wieltes draaiden terwijl ze hun orders door ingebeelde telefoons kregen en met volle overgave rond het kanon « tafel allerlei » drilden deed in feite niet zoveel afbreuk aan de doeltreffendheid van het onderricht.

Een paar jaar later verhuisde U met de artillerieschool van Oostende naar Brugge, als één van de eerste van de Zeemacht kwam U hier in het Centrum, weer eens met een berg werk voor de boeg en ook weer nu liep alles even vlot van stapel. Dat ondertussen uw onovertroffen kwaliteiten als onderrichter niet ontgaan waren aan uw oversten, bewijst het feit dat U tegen half '52 geroepen werd chef van de Training Divisie te worden. Het is wel in deze functie dat U het beste van U zelf hebt gegeven en dit onafgebroken sedert nu bijna 22 jaar. Uw invloed peilen op het onderricht hier in het Centrum is spijtig genoeg niet mogelijk. Maar één zaak is zeker, het hoog rendement in het onderricht in de diverse scholen is wel voor het grootste deel aan U te danken. Inderdaad waart U het die van veel goede stielmannen ook goede onderrichters hebt gemaakt. Soms liep dit wel niet van een leien dakje, maar zoals het spreekwoord zegt « de aanhouder wint » en van aanhouden en doorzetten hebt U wel nooit schrik gehad, U moogt fier zijn op uw werk en de mensen die het goed menen met de Zeemacht zijn er U dankbaar voor ».

Wie Eerste Meester Chef Vanderhaegen kent, weet dat hij « het kan zeggen », zijn dankwoord was dan ook een voorbeeld van deze taalvaardigheid... maar kom laten wij hem liever zelf aan het woord.

« Mijn welgemeende dank gaat naar het inrichtend comité en naar de initiatiefnemers van deze receptie, doch ook bijzonder naar U allen voor uw zeer gewaardeerde tegenwoordigheid.

De toespraken en de lofbetuigingen die U mij toekent hebben mij zeer aangegrepen. Ik voel mij dan ook verplicht de sprekers die uw gevoelens vertolkt

hebben hartelijk te danken. Ook voor het mooi geschenk dat mij vanwege de mess van de onderofficieren overhandigd werd, mijn oprechte dank. Het zal een middel zijn om dagelijks terug te denken aan de Zeemacht en aan Comienav.

Ik heb in en voor de Zeemacht geleefd en ik ben U allen die mij bij het uitvoeren van mijn taak geholpen hebt zeer erkentelijk. Toch verdien ik zeker niet alle lof die U mij zo ruim hebt toegekend. Immers, iemand werkt steeds volgens zijn persoonlijke mogelijkheden en er wordt verwacht dat hij zich in functie daarvan inzet voor het uitvoeren van zijn taak. Dat heb ik inderdaad steeds getracht te doen en misschien is mijn inbreng en inzet dan ook inderdaad wel positief geweest.

Pourtant, Guynemer, l'officier aviateur français, a dit : « Aussi longtemps, qu'on n'a pas tout donné on n'a rien donné ».

Eh bien, comme je n'ai pas tout donné, je n'ai au fond pas tellement de mérite. D'ailleurs se consacrer à sa tâche est une chose tout à fait normale. C'est un devoir et c'est l'homme qui doit honorer sa fonction et non pas la fonction qui doit honorer l'homme. Dans la fonction que j'ai pu exercer, j'ai peut-être été exigeant et assez autoritaire mais je puis vous assurer que mes intentions, étaient toujours bonnes et qu'elles visaient un objectif positif. Je tiens à le répéter que je vous remercie tous pour votre collaboration et pour votre aide très appréciée. Surtout mes collaborateurs directs, le personnel de la Division Training et du bureau des Etudes méritent ma considération et mes remerciements sincères.

Ik darf hopen dat mijn opvolger, Eerste Meester Chef Vanderbeek eveneens op uw aller medewerking zal mogen rekenen opdat hij in zijn taakopdracht zou kunnen slagen. Het grootste succes wens ik hem van harte toe.

Collegas, onderofficieren, de Zeemacht heeft ook uw aller inzet nodig en deze marine-instelling zal de uitbouw kennen die uiteraard in functie zal staan van uw « inbreng ».

Ik ben fier op mijn volledige loopbaan; op mijn negen en dertig actieve dienstjaren. Ze hebben mij veel last maar ook veel mooie momenten bezorgd. Ik heb mijn tijd gehad. Ieder zijn beurt. Et, je ne regrette rien !

De filosoof Nietzsche heeft gezegd :

« De anderen zijn meest bedachtzaam, ze beschikken over ervaring, maar ze beseffen ook dat ze er eigenlijk niet veel wijzer of beter op geworden zijn met ouder worden. Ze worden er melancholisch onder. Het is een kwestie van vermoeidheid ».

Ja, en vermoeid ben ik; daarom is mijn tijd gekomen. Een nieuw leven begint. Het zal mij moeilijk vallen om over te schakelen maar ik heb mij reeds lang mentaal op deze gebeurtenis voorbereid. Nogmaals aan allen en voor alles hartelijk bedankt. Un grand merci à tous et pour tout ! »

De Zeemacht verliest in Eerste Meester Chef Vanderhaegen één van haar steunpilaren, een keuronderofficier uit dit soort hout gesneden welke men heden moeilijk vindt, een collega waarop men steeds kon rekenen... een goede vriend.

Veel geluk Etienne !

OPPENSIOENSTELLING 1ML A. LERMYTE EN 1MC R. VANBOSSSEL

Op maandag 27 mei 11., namen 1ML Albert LERMYTE en 1MC Robert VANBOSSSEL afscheid van de actieve dienst. Ter deze gelegenheid had in de Onderofficiersmess een ontvangst plaats, in aanwezigheid van Commodore E. POSKIN, Commandant van de Groepering Operaties.

Albert LERMYTE

42 jaar zijn verlopen sedert Albert LERMYTE in 1932 de Pupillenschool te AALST vervoegde en er de 1e fase aanving, van wat later zou uitgroeien tot een lange en welgevulde loopbaan als onderofficier en die hem na de oorlog met zijn krijgsgelangenschap en de weerstand, in oktober 1946 bij de Zeemacht zou brengen. Hij maakt de eerste stappen, van de pas opgerichte Zeemacht, mee aan boord van de « PRINSES MARIE-JOSE », en wordt nadien met diverse administratieve functies belast bij wat nu de Staf COMOPSNV geworden is.

Robert VANBOSSSEL

Robert VANBOSSSEL van zijn kant vervoegde de Krijgsmacht in april 1937. Enkele jaren later wordt hij, na de 18-daagse veldtocht in mei 1940 als krijgsgevangene naar Duitsland overgebracht. Bij de bevrijding, vervoegde hij onmiddellijk de Belgische Strijdkrachten en wordt met het 1e Bataljon Fuseliers in Nederland ingezet. Na aan de bezetting van Duitsland deelgenomen te hebben komt hij in april 1947 bij de Zeemacht terecht. In maart 1954 wordt hij tewerk gesteld op de Staf COMOPSNV, waar hij hoofdzakelijk als secretaris fungeert van de dienst N1 samen met Adrien DEKUYPER. De laatste jaren nam hij de functie waar van secretaris NAVCENMED.

We wensen langs deze weg 1ML Albert LERMYTE en 1MC Robert VANBOSSSEL van harte een lange en vruchtbare rusttijd toe en danken hen beiden voor alle diensten die ze het Land, de Zeemacht en in het bijzonder het onderofficiërenkader bewezen hebben.

Commodore E. Poskin, met-rechts-na zich 1MC Vanbossel en 1ML Lermyte.



visites bezoeken

BEZOEKEN COMIENAV VISITES COMIENAV



Ecoles Interforces

Le 24 avril 1974 tous les Commandants des écoles Interforces des Forces Armées ont fait à la caserne une visite d'information. Après leur réception par le Capitaine de Vaisseau Vervynck et un exposé du Capitaine de Corvette Robyns à propos de l'organisation et du fonctionnement de Comienav, les hôtes firent la visite des différentes écoles sous la conduite de leurs Cdts respectifs. La visite fut clôturée vers la fin de l'après-midi par une démonstration de lutte contre l'incendie.

Intermachtenschool

Op 24 mei 1974 brachten alle Commandanten van de Intermachtenscholen van de Krijgsmacht een informatiebezoek. Na ontvangst door Kapitein ter Zee Vervynck en een uiteenzetting over de organisatie en werking van Comienav door Korvetkapitein Robyns werden de gasten rondgeleid door de Schoolcommandanten in hun respectievelijke scholen. Het bezoek werd in de late namiddag besloten met een demonstratie van brandbestrijding.

A l'occasion de la réunion des représentants permanents du Nato, des officiers du Nato ont été reçus par le Commandant Capitaine de Vaisseau Vervynck au Comienav. La délégation était composée des représentants des USA, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Canada, Italie, Danemark, Luxembourg, Turquie, Grèce et Belgique.

Rijkstechnische School Brugge

Op 29 mei bracht de Rijkstechnische School van Brugge (afdeling elektronica) een bezoek aan de Technische school van het Centrum voor Marinevorming. Na een verwelcoming en contactname met de leerlingen van het centrum in de kantine gedurende de « break » werden de verscheidene secties bezocht van de Technische school waar onderrichters hen de nodige informaties gaven.

Les parents des recrues

Les parents des recrues de la levée avril 1974 ont été invités à visiter le Centre de Formation Navale, le vendredi 5 avril 1974. De cette façon, les visiteurs eurent l'occasion de faire connaissance avec l'instruction et la suite du service militaire des recrues leur fût expliqué par le Lieutenant de Vaisseau de 1re Classe Serrien. Une visite guidée du quartier eut lieu ensuite. Cette visite fut fort appréciée par les visiteurs. Après le goûter, qui fut pris au réfectoire des équipages en présence des instructeurs et du Chef de Corps, nos recrues fraîchement encoulées s'en retournèrent, le cœur léger, avec leur famille pour leur premier congé de week-end.

Ouders rekruten

De ouders van de rekruten van de lichting april 1974 werden uitgenodigd om het Centrum voor Marinevorming te bezoeken op vrijdag 5 april 1974. Op deze wijze hadden de bezoekers gelegenheid om kennis te maken met de opleiding en werd hen het verdere verloop van hun militaire dienst uiteengezet door Luitenant ter Zee 1e Klas Serrien. Nadien had een geleid bezoek plaats in het Kwartier dat zeer geapprecieerd werd door de bezoekers. Na het halfuurtje in de eetzaal van de schepelingen en in de aanwezigheid van de onderrichters en de Korpsoverste trokken onze nieuwbakken Jantjes met blij gemoed met hun familie mee voor hun eerste WE-verlof.

BEZOEKEN NAVCOMPORTZEB VISITES NAVCOMPORTZEB



De voormalige minister van Nationale Opvoeding, dhr. Callewaert in druk gesprek met Fregatkapitein Th. Nevens.

In het kader van een opdracht, opgelegd door het Ministerie van Nationaal Onderwijs en Cultuur, in verband met het bevorderen van de beschaafde omgangstaal bij kleuters heeft de Rijksmidschool van St.-Kruis - Brugge in april jl. een bezoek gebracht aan de Marinebasis Zeebrugge. Het was de derde kleuterklas van de wijkschool « Zonne-weelde » van de R.M.S. te St.-Kruis - Brugge waarmee geëxperimenteerd werd om het onderwijs ook in de kleuterklas een fris en vooral levensblij gelaat te geven. Deze « Happening », zoals dergelijke les

wordt genoemd werd tot in de puntjes voorbereid. Spelenderwijs leren de kleintjes van amper vijf, allerlei woorden met betrekking tot het bezoek, dat aan de beurt moet komen.

Ditmaal stond de Zeemacht in de kijker.

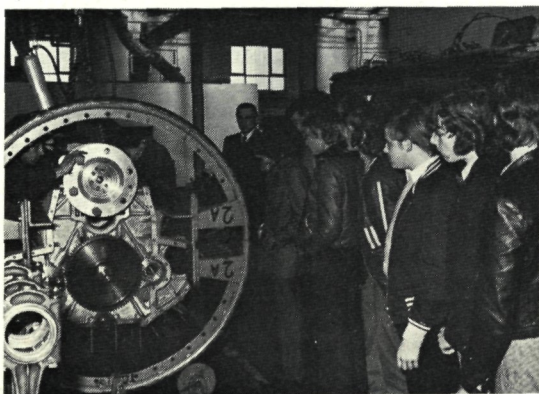
Fregatkapitein T. Nevens, Korpscomandant, had er een indrukwekkende en tevens sympathieke operatie voor op touw gezet. Elk van de zeventien kinderen had een matroos als gids. Minister Callewaert had er aan gehouden persoonlijk dit experiment bij te wonen.

Hij vond de bereikte uitslagen van deze Brugse pilootinstelling zo merkwaardig dat hij besloot zelf eens te komen deelnemen aan een dergelijke « Happening ». Ook Comodore Poskin en Korvetkapitein Van Oeteren waren aanwezig en Commandant Roets O. trad op als verbindingsofficier.

Deze gebeurtenis zal zeker en vast gegrift blijven in het geheugen van het klein volkje. Ze konden door de patrijspoort gluren, aan een kompas wriken en in de kajuiten rondneuzen. Achteraf werd aan de kleuters een verfrissing aangeboden in de troepenkantine. Het werd voor hen een gezellige gebeurtenis.

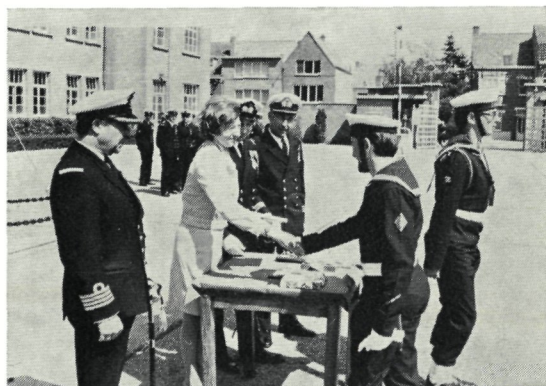
BEZOEKEN COMLOGNAV VISITES COMLOGNAV

Een aantal leerlingen van het Hoger Technisch Instituut te Oostende brachten een bezoek aan de technische dienst van Comlognav.



cérémonies plechtigheden

PLECHTIGHEDEN COMIENAV CEREMONIES COMIENAV



La distribution des prix aux lauréats de l'ECSO.

Au centre de formation navale de St-Kruis a eu lieu le 30 mai une cérémonie à l'occasion de la fin de la première phase de formation de l'ECSO-FN. Des décorations furent d'abord décernées aux militaires suivants :

Lieutenant de Vaisseau de 1re Classe Van Hooren A. : Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold.

Lieutenant de Vaisseau de 1re Classe Serrien : Croix militaire de 2e Classe

Premier Maître-Chef Dhondt, Premier Maître-Chef Lebrun, Premier Maître-Chef Timmerman, Premier Maître Machiels, Premier Maître Lagast, Premier Maître Cauwelier : médaille d'Or de l'Ordre de Léopold II.

Premier Matelot Broguiez, Premier Matelot Janssens : premier Maître Decadt, Premier Maître Vens, Premier Matelot Meeus : médaille d'Argent de l'Ordre de Léopold II.

Ensuite on procéda à la proclamation des résultats de l'année scolaire écoulée pour les candidats sous-officiers.

Benny Philipsen de Oudenburg était lauréat avec 81,6 %. Il reçut également les prix suivants : le prix de la Ville de Bruges attribué par l'échevin Madame Maes-Vanrobaeys ; le prix de l'Etat-Major de la Force Navale ; le prix du groupement instruction et entraînement de la FN, le prix de l'Association des Officiers de Réserve et le prix de l'association Royale Mutuelle des Sous-Officiers.

Autres résultats : Philips 69,9 % ; Baert 68,9 % ; Deceuc 68,7 % ; De Poortere 68,3 % ; Van den Bergh 65,6 % ; Dewulf 65,4 % ; Van de Vijver 64,5 % ; Vermote 63,3 % et Van den Berghe 52,9 %.

Les francophones ont atteint les résultats suivants : Prevost 74,2 % ; Renson 72 % ; Van Malleghem 70 % ; Chuffart 65,8 %.

Chez les CSOC, Scheyvaert Alexis était lauréat avec 75,3 %. Les prix suivants furent obtenus : Prix de l'Etat-Major de la FN des meilleurs résultats en formation militaire et nautique ; Premier

Matelot Alleyn, Premier Matelot Prevot et Premier Matelot Nurmohamed. Le prix du groupement instruction et entraînement de la FN pour la formation générale ; Premier Matelot Van Mallegheem et Premier Matelot Dermin, Premier Matelot Ysenbaert. Prix de la ville de Bruges pour le meilleur résultat en première langue ; Premier Matelot Deen, Premier Matelot Renson et Premier Matelot Thomas. Prix offert par l'Aumonier général pour le meilleur résultat en religion ; Premier Matelot Vermote et Premier Matelot Prevot. Prix offert par le groupement pour le meilleur résultat en morale ; Premier Matelot Deceuc. Prix du Military Assistance Group-Bellux pour la langue anglaise : Premier Matelot Philips et Premier Matelot Prevot. Prix de formation militaire offert par les sous-officiers de carrière : Premier Matelot Prevot et Premier Matelot Dermin. Prix offert par l'association des sous-officiers, pour les meilleurs résultats en morale et éducation civique : Premier Matelot Scheyvaerts. Prix offert par la section de la Royal Navy pour la formation Nautique : Premier Matelot Alleyn et Premier Matelot Vierset.

La cérémonie fut clôturée par la distribution de grades de 1er matelots ; après quoi eut lieu un défilé qui fut rehaussé par la musique de la Force Navale.

Tous les parents présents furent invités à une réception à la cantine CMC où en présence de leurs fils, ils purent prendre contact avec les officiers, les sous-officiers et instructeurs, après quoi, tous furent réunis au cours d'un repas spécial. Il est inutile de dire que tous les élèves ont rejoint leur foyer dans un atmosphère de joie pour jouir d'un congé bien mérité.

* * *

In het Centrum voor Marinevorming te St.-Kruis had op 30 mei een plechtigheid plaats naar aanleiding van de ceremonie einde 1e fase schoolopleiding SKOO/ZM. Vooraf werden eretekens uitgereikt aan de volgende militairen :

Luitenant ter Zee 1ste Klasse Van Hooren A. - Kruis van de ridder in de Leopoldsorde.

Luitenant ter Zee 1ste Klasse Serrien - Militair kruis 2e Klasse.

Eerste Meester Chef Dhondt, Eerste Meester Chef Lebrun, Eerste Meester Chef Timmerman, Eerste Meester Machiels, Eerste Meester Lagast, Eerste Meester Cauwelier - Gouden medaille in de orde van Leopold II.

Eerste Matroos Brogniez, Eerste Matroos Janssens - Zilveren medaille orde Leopold II, Eerste Meester Decadt, Eerste Meester Durosijn, Eerste Meester Vens, Eerste Matroos Meeus.

Hierna had de proklamatie plaats van het afgelopen schooljaar voor kandidaat-onderofficieren.

Benny Philipsen uit Oudenburg werd laureaat met 81,6 %, tevens ontving hij volgende prijzen : de prijs van de stad Brugge uitgereikt door schepen Mevr. Maes-Vanrobaeys ; prijs van de Staf van de Zeemacht ; prijs van de Groepering Opleiding en Training van de ZM., prijs van de vereniging van reserve officieren en prijs van het onderling verbond van de Belg. onderofficieren.

Verdere uitslag : Philips 69,9 % ; Baert 68,9 % ; Deceuc 68,7 % ; Depoortere 68,3 % ; V.D. Bergh 65,6 % ; Dewulf 65,4 % ; V.D. Vijver 64,5 % ; Vermote 63,3 % en V.D. Berghe 52,9 %. Bij de frans-

taligen kwamen volgende uitslagen uit de bus : Prevot 74,2 % ; Renson 72 % ; Van Mallegheem 70 % ; Ghuffart 65,8 %.

Bij de kandidaat-tijdelijke onderofficieren werd Scheyvaert Alexis laureaat 75,3 %. Verdere prijzen werden behaald ; prijs door Staf van de Zeemacht van beste uitslagen in militaire- en nautische vorming Eerste Matroos Alleyn, Eerste Matroos Prevot en Eerste Matroos Nurmohamed. Prijs van de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht voor algemene vorming aan Eerste Matroos Van Mallegheem en Eerste Matroos Demin, Eerste Matroos Ysenbaert. Prijs van de stad Brugge voor beste kwotering eerste taal aan Eerste Matroos Deen, Eerste Matroos Renson en Eerste Matroos Thomas. Prijs aangeboden door opperaalmoezenier voor het beste resultaat in godsdienst aan Eerste Matroos Vermote en Eerste Matroos Prevot. Prijs aangeboden door de Groepering voor de beste uitslag in moraal : Eerste Matroos Deceuc. Prijs door Military Assistance Advisory Group Bellux/Navy voor de engelse taal : Eerste Matroos Philips en Eerste Matroos Prevot. Prijs voor militaire vorming aangeboden door beroepsonderofficieren aan Eerste Matroos Prevot en Eerste Matroos Demin. Prijs aangeboden door Kon. onderling verbond van Belgische onderofficieren voor de beste resultaten morele kwotering en burgerlijke opvoeding : Eerste Matroos Scheyvaerts. Prijs aangeboden door Belgian Section/Royal Navy voor nautische vorming ; Eerste Matroos Alleyn en Eerste Matroos Vierset. De plechtigheid werd besloten met de overhandiging van de kentekens van 1e matroos ; waarna een keurig défilé plaats had dat opgeluisterd werd door de muziekkapel van de Zeemacht. Alle aanwezige familieleden werden vergast met een receptie in de M.H.K. waarbij ze in bijzijn van hun zoon contact konden opnemen met de officieren, onderofficieren en onderrichters en waarna allen verenigd waren aan een feestmaal. Het hoeft niet gezegd te worden dat alle leerlingen in de beste stemming hun haardstede verwoogden om te genieten van een welverdiend verlof.

Présentation de l'Etendard



La cérémonie avec présentation de l'Etendard aux recrues de la Division primaire (levée du 1 avril 74) a eu lieu le 9 mai 74 à 10 hrs. Dans une allocution le Commandant du centre Capitaine de Vaisseau Vervynck a décrit l'Histoire de la Force Navale ainsi que la signification de son Etendard.

Après prestation de serment et reconnaissance de l'Enseigne de vaisseau Van Maele, la cérémonie se poursuit par un défilé animé par la musique de la Force Navale.

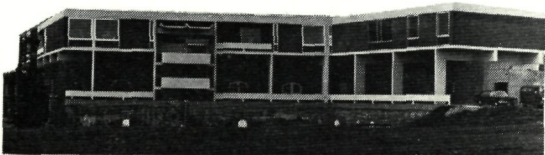
De plechtigheid met voorstelling van het embleem van de Zeemacht aan de rekruten van de divisie eerste opleiding (lichting 1 april 74) had plaats op 9 mei 74 om 10 uur. De schepelingen werden toesproken door de commandant Kapitein ter Zee Vervynck die in het kort de historie en de taak schetste van de Zeemacht. Na de voorstelling van het embleem aan de leerlingen en de eedaflegging van erkenning van vaandrig ter zee 2e KL Van Maele werd de plechtigheid besloten met een keurig défilé dat zoals steeds met veel luister werd begeleid door de muziekkapel van de Zeemacht.

Brevet goed chauffeur



Het diploma van « goed autovoerder » werd verleend aan de matroos milicien Verplancke Luc. Dit werd hem bij het morgenaantreden van de schepelingen op 26 april jl., plechtig overhandigd.

PLECHTIGHEDEN MARINEBASIS ANTWERPEN CEREMONIES BASE NAVALE ANVERS



Le nouveau bâtiment d'Etat-Major.

Le 24 avril a eu lieu à la Base Navale de Antwerpen, l'ouverture officielle du nouveau Bâtiment d'Etat-major. Le Capitaine de Frégate Devillers, Commandant de Navcomportant et le Lieutenant Colonel Ingénieur Mulkens, Commandant des Bâtiments Militaires 4KDR recevaient le Commodore Poskin et d'autres invités.



Op 24 april 1974 had in de Marinebasis Antwerpen de plechtige opening plaats van het nieuw stafgebouw. Hierbij waren Fregatkapitein Devillers, korpscommandant van Navcomportant en Luitenant Kolonel Ingenieur Mulkens, commandant der Militaire Gebouwen 4KDR, de gastheren. De plechtigheid vond plaats in aanwezigheid van Commodore Poskin en andere genodigden.

PLECHTIGHEDEN COMLOGNAV CEREMONIES COMLOGNAV

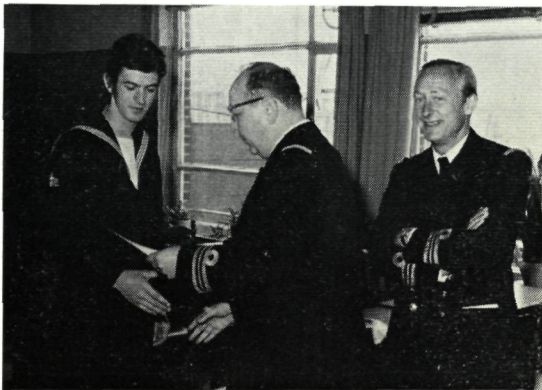
Volgende matrozen ontvingen uit de handen van Commandant Dezuttere, Korpsoverste van Comlognav, het militair brevet voor hun uitzonderlijke wijze van dienen.

Matroos Bouffieux Ives
Matroos Van Dyck Valère
Matroos Willocx Robert
Matroos Janssens Ronny
Matroos Demaertelaere Eddy

Aan deze matrozen onze welgemeende felicitaties. Le brevet militaire a été décerné pour leur manière exceptionnelle de servir, par le Commandant Dezuttere, Chef de Corps de Comlognav, aux matelots suivants :

Matelot Bouffieux Ives
Matelot Van Dyck Valère
Matelot Janssens Ronny
Matelot Willocx Robert
Matelot Demaertelaere Eddy

A ces matelots nos chaleureuses félicitations.



De Korpsoverste van Comlognav overhandigd het brevet van goed militair aan Matroos Sepul André voor zijn prachtige wijze van dienen.

ASSOCIATION D'ENTRAIDE F.N. VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE Z.M.

Zaterdag 27 april jl., had in de officiersmess te Oostende, de negende algemene vergadering plaats van de v.z.w. Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, en dit onder voorzitterschap van Commodore J. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht.

Uit de notulen van deze vergadering belichten wij hier enkele cijfers, die ruim voor zichzelf spreken en welke onmiddellijk de werking van deze vereniging illustreren.

Tijdens het boekjaar 1973 mochten de Zeemacht-weduwen 143.000,— F vakantiegeld ontvangen, er werd 105.000,— F toelagen uitgekeerd voor de minder-valiede kinderen van ons Zeemachtpersoneel, terwijl onze Zeemachtwezen werden bedacht met 207.000,— F studietoelagen. Rekent daarbij 55.000,— F renteloze leningen en 143.536,— F giften, dan betekent dit een totale uitgave van 652.536,— F.

Deze cijfers getuigen dat de vereniging aan daadwerkelijk hulpbetoon doet. Spijtig genoeg is niet iedereen zich daarvan bewust. Gebrek aan voorlichting of gewoon onverschilligheid...? Als men weet dat het jaarlijks lidmaatschap slechts 50,— F bedraagt, dat deze bijdrage daarbij recht geeft op een levensverzekering van 50.000,— F dan is het werkelijk onbegrijpelijk dat er nog een belangrijk aantal mensen niet aangesloten zijn.

Aarzel dus niet langer en wordt heden lid, uw bijdrage (*) kan overgeschreven worden op postrekening 1084.51 van de v.z.w. Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht te Oostende.

- (*) 50 F voor aangesloten lid
200 F voor beschermend lid
500 F voor weldoend lid
1000 F voor erelid



CONNAISSEZ-VOUS L'ASSOCIATION D'ENTRAIDE DE LA FORCE NAVALE a.s.b.l.

Le montant de la cotisation qui s'élève à 50 F, est plutôt symbolique. Néanmoins il donne droit à une assurance accident-vie de 50.000,— F et prouve également l'intérêt que vous portez à nos objectifs : notamment, l'aide financière et matérielle que nous allouons aux nécessiteux de la Force Navale. A cet égard, les chiffres suivants peuvent être intéressants. Saviez-vous que pendant l'année 1973 nous avons réparti 652.536,— F en dons et prêts sans intérêts ; que nous sommes intervenus en faveur de 37 veuves, 46 orphelins et 16 handicapés

de la Force Navale. Les objectifs de notre association sont tels, que nous ne pouvons lui donner assez de notoriété. En conséquence, le recrutement actif de membres est assez difficile. Votre cotisation (*) peut être virée au CCP 1084.51 de l'Association d'entraide de la Force Navale.

- (*) 50 F : membre adhérent
200 F : membre protecteur
500 F : membre bienfaiteur
1000 F : membre d'honneur

RAAD VAN BEHEER

Tijdens deze algemene vergadering werd eveneens een derde van de raad van beheer vernieuwd. Het is zeker niet onbelangrijk dit bestuur even aan onze lezers voor te stellen.

Van Dyck Julius, Commodore, Voorzitter
Flahaut-Pouillon Andrée, Beheerder
Geluyckens Daniel, Kapitein ter Zee, Beheerder
Schlim André, Kapitein ter Zee, Beheerder
Duinslaeger Marcel, Kapitein ter Zee, GMA, Beheerder

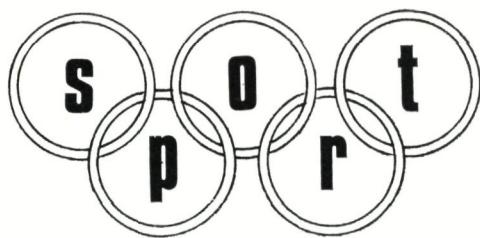
van Waesberghe Paul, Kapitein ter Zee o/r, Beheerder

Vervynck Marcel, Kapitein ter Zee, Beheerder
Meeze Romain, Fregatkapitein, Beheerder
Pouillet Edmond, Fregatkapitein SBH, Ondervoorzitter
Thas Jacques, Fregatkapitein, Beheerder
Thierens René, Hoofdaalmoezenier, Beheerder
Stradiot Herman, Fregatkapitein, Beheerder
Ségaert Vincent, Korvetkapitein, Beheerder
Dreesen Jan, Opperreester, Beheerder
Van Haverbeke Eddie, Eerste Meester Chef, Sekretaris-Schatbewaarder

MILDE GIFT

Enkele tijd geleden had in de Marinebasis van Antwerpen de overhandiging plaats van een cheque van 30.000,— F ten bate van de Vereniging voor Hulpbetoon van de Zeemacht. Deze som is de opbrengst van de Open Deur-dagen die in 1973 in de Marinebasis werden gehouden. Fregatkapitein Devillers, Korpscommandant van Navcomportant, overhandigde deze cheque aan Commodore Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht, Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.





SPORT COMLOGNAV

VOETBAL

Op 4 april jl. werd een voetbalwedstrijd gespeeld tussen de ploegen van Comlognav en Adm. Div. Brussel. Na een zeer aantrekkelijke wedstrijd kon Comlognav met 2—0 de zege behalen.



Staande : voetbalploeg COMLOGNAV.
Geknielt : voetbalploeg Adm. Div. Brussel.

Op woensdag 17 april werd een voetbalwedstrijd gespeeld tussen de ploegen van Comlognav en een Engelse ploeg F.C. Wheatsheaf Liverpool. Na een zeer hardnekkige wedstrijd kon Comlognav toch de zege in de wacht slepen en dan nog met 4—1.



Staande : voetbalploeg COMLOGNAV.
Geknielt : F.C. Wheatecheap Liverpool.

De ploeg van Comlognav won een vriendenwedstrijd tegen de Leraarsploeg van Oostende met 3—1.

KONDITIONSTRaining

De prachtige zaal voor konditietraining van Comlognav, schijnt nu ook bij de duikers ontmiijners sukses te kennen, die dan ook regelmatig aan hun trekken komen.

VOLLEYBALL

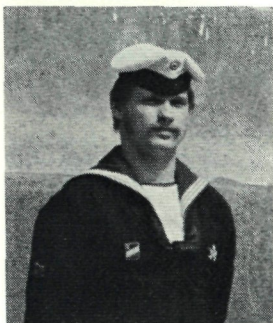
In het kader van de Volleybalkompetitie voor officieren, won de ploeg van Comlognav met 3 sets tegen 0 van een moedig Navcomport NWP/Nadiv zestal.

Boven : ploeg COMLOGNAV ; midden : ploeg Nieuwpoort.



ZWEMMEN

Matroos Milicien Vanderborcht Jean Louis, dienst Controle Inventaris Schepen, werd in het stedelijk zwembad te Eupen, Militair Kampioen 1974 over de 100 m. vrije slag.



Mat. VANDERBORCHT

VRIJETIJDSBESTEDING

In het kader van de vrijetijdsbesteding bij Comlognav, namen tijdens de meimaand 972 kinderen deel aan de zwemlessen, terwijl 782 gezinsleden van het personeel in het water plonsden, ook de zwemsport kent bij het militair personeel een groot succes; 1072 waterplonsers waren present in het « Ter Polder » zwembad te Bredene.

De zeilsport wordt ook druk beoefend, men ziet dan ook regelmatig tijdens de weekends, militairen met hun gezinsleden het ruime sop kiezen.

SPORT COMIENAV

Le Challenge Colonel Honoraire Maurice Chomé

Le challenge Colonel Honoraire Maurice Chomé a été attribué à Comienav dans la catégorie « Ecoles et Organismes d'Instructions ». La remise du challenge à eu lieu le 25 avril 1974 à Bruxelles dans le Club Prince Albert. De nombreuses personnalités ont assisté à cette cérémonie sportive.



Wisselbeker Kolonel Chomé

De wisselbeker Ere-Kolonel Maurice Chomé werd

toegekend aan Comienav in de categorie « Scholen en Opleidingsorganismen ». De overhandiging van de wisselbeker had plaats op 25 april 1974 in de Prins Albert Klub te Brussel. Vele personaliteiten hebben er aan gehouden deze sportieve ceremonie met hun aanwezigheid te vereren.

De wisselbeker « Kolonel Chomé » werd nadat hij te Brussel officieel toegekend werd aan Comienav door de Kapitein ter Zee Vervynck, Commandant Groepering Opleiding en Training, tijdens een receptie in de Mess Officiëren overhandigd aan de sportofficier Luitenant ter Zee 1ste Klasse Serrien die in een toespraak zijn sportmoniteurs dankte voor de prestaties die ze leverden bij de sportactiviteiten van het centrum voor marinevorming.

Wisselbeker Commodore e./r. L. Lurquin



Na de plechtigheid einde 1ste schoolopleiding voor Kand. O/officiëren werden ook de sportprijzen uitgereikt. Zo kon Comienav voor de 5de maal beslag leggen op de wisselbeker Commodore Lurquin (voetbal). Voorts werden in het kader van de Omnisport de trofeeën overhandigd van de vijfkamp in de verschillende ouderdomscategorieën aan Eerste Matroos Vaes, Meester Vanderbrugghen, Eerste Meester Steenland, Eerste Meester Croll en matroos Verbeeren voor de miliciens alsook aan de winnaar van het badmintontornooi Eerste Meester Chef Rubay.

OMNISPORT

De proef granaatwerpen gaf volgende uitslag:

- a) individueel: Eerste Meester Regelbrugge van de DEO met 797,8 punten.



b) eenhedenrangschikking :

1. DIV 1ste opleiding	3336,2 punten
2. Technische school	3313,6 punten
4. School Spec. Dek	2817,8 punten
5. Div. Diensten	2613,8 punten

Sportleven

Matroos Dockx behaalde in het militair kampioenschap wielrennen te Moorslede een eervolle 6de plaats.

* * *

Op 22 april jl. had te Brugge een voetbalwedstrijd plaats tussen de ploegen van B.L.O.S.O. en Comienav. Uitslag : 2—5.

* * *

Comienav heeft op 27 april deelgenomen aan het 7de Interscholentornooi Krachtbal te Brugge. De ploeg van Comienav bestaande uit Mat Roelands, Dhont, Yvan De Corte, George P. en Eerste Matroos Mosar met als coach Eerste Meester Chef Verfaillie behaalde volgende uitslagen :

Comienav - Gentse Universitaire Sportbond	5—13
Comienav - St-Jozefcollege Aalst	9— 7
Comienav - Politie Sportkring Brugge	18— 4



In het kader van de Omnisport had op 23 april 74 in het Veltembos de individuele ploegencross plaats. Deze cross werd druk bijgewoond, zowel door ouderen als door jongeren. Ziehier de uitslag van de eerste tien : Matroos Devos, Eerste Meester Depree, Meester Vaes, Eerste Meester Van Nieuwenhuysse, Matroos Billen, Eerste Meester Mosar, Matroos Wauters, Matroos Debrock, Eerste Meester Crol, Eerste Meester Chef Claeys. In het ploegenklassement behaalde de Div. Diensten de overwinning met 4630 punten voor de Technische School met 4296 punten.

Speciale sportprestaties

WIELRENNEN

Matroos De Nul Johnny won een wedstrijd te Bonheiden (Junioren) en schonk zijn palm aan de eenheid.

* * *

ATLETIEK

Matroos De Vos Martin is provinciaal kampioen Seniores op de 5.000 m. geworden te Kortrijk op 23 mei 1974.

* * *



Matroos DE VOS

Matroos Milicien De Vos Martin heeft als enige vertegenwoordiger van Comienav in de schoot van de militaire ploeg, deelgenomen aan de Militaire landencross te Rabat in Marokko. Hij behaalde in het interntionaal gezelschap een schitterende 33e plaats waarmede hij als eerste Belgische atleet finishte in de 12 km. lange loopwedstrijd.

L'E.C.S.O.F.N. A LA MARCHÉ INTERNATIONALE DE LA GENDARMERIE

Le 1er mai dernier, dans le cadre splendide de la forêt de Soignes, s'est déroulée la 2ème Marche Internationale de la Gendarmerie, organisée par l'E.R.Gd.

Civils, gendarmes français, militaires anglais y côtoyaient des élèves de l'Ecole des Cadets, des aviateurs et, bien sûr, des pelotons entiers de l'E.R.Gd.

La Force Navale y aurait brillé par son absence si une section de l'E.C.S.O.F.N., tous volontaires, n'avaient décidé d'y représenter leur Corps.

Et c'est, portant fièrement le fanion du Comienav que ces 6 matelots et 2 Premiers-Mâtres sont partis à l'assaut des bornes kilométriques.

Malgré l'entraînement quasi-nul, la cadence de marche s'avérait très rapide et les chansons qui réveillaient les échos de la forêt semblaient le fait d'un bataillon entier ! Au défilé final, derrière la musique de la Gd, la section, en ordre impeccable, recueillait devant la tribune quantité d'applaudissements qui la récompensèrent de ses efforts.

Nul ne s'imaginait que nos marins fussent si populaires !

Premier Matelot Postorino

SPORT COMSERVOST

VOLLEYBALL

En volley-ball, les Officiers se classèrent deuxième, derrière la Régie de Transport Maritime, et précédant Antwerpen, Oostende et Rotterdam.

Nous pouvons donc conclure que les Officiers de la Force Navale sont les vainqueurs de ce 29e tournoi des Pilotes de Mer.

In volley-ball legden de Officiëren-ZM beslag op de 2de plaats na de Regie van Maritiem Transport maar voor Antwerpen, Oostende en Rotterdam. Wij kunnen dus stellen dat de Officiëren-ZM, de grote overwinnaars zijn van het 29ste Loodsen sporttornooi.

resultaat benevens zijn 2de plaats in het nationaal militair wegkampioenschap te Moorslede en zijn talrijke overwinningen tot hiertoe bijeengefietst laten toe zijn toekomst als wielrenner met optimisme tegemoet te zien. Onze oprechte gelukwensen !

CYCLISME

Le Matelot Milicien Eddy Van Haerens de Comservost a brillamment défendu nos couleurs aux championnats internationaux militaires de cyclisme à Alger. Il se classa 3e au championnat sur route. Cette belle performance, sa deuxième place au championnat militaire sur route à Moorslede ainsi que ses nombreuses victoires de cette saison lui permettent d'envisager avec optimisme son avenir de coureur cycliste. Sa prochaine démobilisation lui permettra de parfaire sa forme. Nos sincères félicitations et... bonne chance, Eddy.



Mat. VAN HAERENS wordt gelukgewenst door Korvetkapitein SEGART.

WIELRENNEN

De matroos milicien Eddy Van Haerens van Comservost heeft schitterend onze kleuren verdedigd in de internationale militaire wielkampioenschappen te Algiers. Onze renner behaalde er de 3de plaats in het wegkampioenschap. Dit uitmuntend

FOOTBALL

Le 17 mai 1974, des équipes d'Officiers-FN participaient au 29e tournoi organisé par la « Oostendse Loodsen Sportvereniging ».

En football, les officiers s'adjugèrent la coupe en battant l'équipe des pilotes de mer par 1 but à 0, l'équipe de la Régie des Transports Maritimes par 4 à 0 et en réalisant un nul 1—1 contre la « Loodsen Sportvereniging Rotterdam ».

Les diverses rencontres se déroulèrent sur le terrain de l'Hermes-Oostende, sous un soleil radieux. Comme chaque année, une équipe de football de Sous-Officiers de Comopsnav se déplaçait à Vlissingen, le 25 avril 1974, pour y rencontrer une équipe similaire de la Marinekazerne-Vlissingen. Le rencontre débuta à 14.00 h. au terrain de la Marinekazerne. Dès le début, Comopsnav prit l'initiative de la rencontre et les Hollandais durent remplacer 3 joueurs blessés sur l'espace d'environ 20 minutes. Comopsnav ne put immédiatement concrétiser sa suprématie ; toutefois Debusschere déflorait bientôt la marque ; c'est ainsi que le repos fut atteint sur le score de 0—1. Peu après la reprise un défenseur hollandais inscrivait un « own-goal » et c'était 0—2.

Quelques minutes plus tard, suite à une combinaison avec Wets, Laga portait les chiffres à 0—3. L'équipe visiteuse se relâcha quelque peu alors que les Hollandais augmentaient leur pression ; c'est ainsi qu'ils purent ramener la marque à 2—3, score final.

Equipe Comopsnav :

Arys, Fiddes, Schuysman, Debusschere, Delmouzee, Bruyere, Laga, Huybens (50' Wets), Bouzin, Perraux, Claes.

Op 17 mei 74 hebben de Officiëren-ZM deelgenomen aan het 29ste Tornooi georganiseerd door de Oostendse Loodsen Sportvereniging. In voetbal ging de beker naar onze Officiëren die opeenvolgend de loodsens versloegen met 1—0, de Regie voor Maritiem Transport met 4—0 en een gelijk spel afdwongen van de Loodsen Sportvereniging Rotterdam.



Hebt U reeds een
"Zeemachtdas,, ??

INFO RESERVE

LE XVI^{ème} CONGRES DES OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

L'Association Nationale des Officiers de Réserve de la Force Navale a tenu son XVI^{ème} Congrès à Oostende, le 11 mai 1974. Fondé en 1952, l'AOR FN/ZM ne cessa de se développer et de s'améliorer, tant sur le plan social que dans le domaine technique de l'entraînement aux missions de la Force. Actuellement, commandée par le CPF(R) R. PLANCHAR, une escadrille de dragueurs de mines « MSI », activée par des officiers, des sous-officiers et des équipages de réserve qualifiés, a été agréée sur le plan opérationnel par l'Etat-Major de la Force Navale.

C'est surtout depuis la création des sections ostendaise, gantoise, anversoise et bruxelloise que l'essor s'affirma. Rappels d'Arme et de recyclage, Officiers de liaison (R) détachés auprès de bâtiments étrangers relâchant en Belgique, séances d'information et conférences, contacts avec O.R. des autres Forces et Alliés, invitations et réciprocity, voyages d'études, compétitions de tir, etc... furent complétés par diverses activités d'ordre social.

A l'occasion de son X^{ème} anniversaire, la section West-flandrienne se vit confier le soin de l'organisation du XVI^{ème} Congrès, par le CPC (R) R. BECHET, Président National. Le CPC (R) H.P. ROGIE, Président ostendais élaborait un remarquable programme, réunissant de multiples aspects aussi didactiques qu'attrayants pour les congressistes, les très nombreux sympathisants des autres Forces, les amis belges, français, hollandais et allemands invités à cette occasion, ainsi que pour les dames qui se joignirent aux manifestations. Après un chaleureux accueil, typiquement naval, à la Base FN/ZM d'Oostende, les OR embarquèrent à bord d'unités de la 218.2 escadrille de réserve et s'initiaient aux nouvelles techniques de la lutte anti-

mines. Le « FRANLIS », affrété pour la circonstance, emporta les autres participants au cours d'une petite croisière côtière. Un lunch joyeux réunit plus d'une centaine de convives au restaurant de la Caserne Bootsman Jonsen. Tandis que les OR étaient mobilisés par les séances académiques, les invités bénéficièrent de l'après-midi libre en ville.



La réception à l'Hôtel de Ville d'Oostende.

Les commissions étudièrent les récentes mesures de réforme du cadre de réserve, les activités de la Squad 218.2, les structures et améliorations d'Association. La synthèse des travaux fut ensuite présentée, en sessions plénières et l'élection du nouveau comité clôtura la séance. Une réception de grand style réunit à nouveau tous les participants dans les salons de l'Hôtel de Ville d'Oostende. La soirée, agrémentée d'une copieuse « rijsttafel » indonésienne, offerte par la section west-flandrienne, se termina par un grand bal, animé par l'orchestre de danse de la Force Navale.

En réciprocité de l'invitation en RFA de 1973, l'Association Nationale des Officiers Supérieurs de Réserve, présidée par le CPF (R) J.L.A. LUDWIG, l'Association Nationale des Officiers de la Force Navale et la Section West-flandrienne, invitèrent un groupe d'OR de l'AKRO-MARINE im VB-43 (Pdt. Fregattenkapitän dR K.H. AUFERMANN) et du VdRBw-HESEN (Pdt. Oberstleutnant dR W. LORENZ) à un séjour en Belgique.

Les OR (GE) visitèrent le Laboratoire de Recherches Hydrauliques de l'Escaut, à Borgerhout, puis le port d'Anvers à bord d'une unité « Flandria ». Une soirée, organisée au Club Prince Albert à Bruxelles, réunit les invités en présence de l'Oberst I.G. GOSSMAN, Attaché Militaire et Naval près l'Ambassade de R.F.A., de MM. P. MATTAR (OTAN/CIOR), N. von MACH (Secrétariat-Général CEE), du Commandant Chevalier B. RUZETTE (Rédaction de « VOX »), du Capitaine de Corvette (R) R. BECHET (Pdt. de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale) ainsi que de nombreux invités. Le Lieutenant-Colonel J. TRUYENS (Instruction/Entraînement MDN) empêché, ne put malheureusement pas se joindre aux invités.

Le 10 mai, les OR (GE) furent les hôtes de la Force Navale et accueillis par le Commodore E. POSKIN. Ils visitèrent la Base Navale d'Oostende. Le 11 mai, conviés au XVI^e Congrès, ils lancèrent leur invitation de réciprocité en R.F.A., pour 1975 ! Tout au long des activités ostendaises, l'unité « Active-Réserve » de la Force Navale fut soulignée par l'appui et la participation de nombreux officiers d'active qui voudront bien trouver en ces lignes l'expression de notre reconnaissance. La symbiose « Armée-Nation » fut illustrée par la présence de sympathisants civils et militaires, nationaux et alliés. La réussite du programme élaboré par le CPC (R) H.P. ROGIE est assez éloquent pour se passer de conclusions.

J.L.A. LUDWIG CPF (R)

HET XVI CONGRES VAN DE RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

De Nationale Vereniging van Reserveofficieren van de Zeemacht hield op 11 mei 1974 haar XVI congres te Oostende. De vereniging RO-ZM werd gesticht in 1952. Zowel op het gebied van de training in de verschillende taken van de Zeemacht als op het gebied van de werking op het sociaal vlak heeft de vereniging steeds meer uitbreiding genomen sinds de stichting. Een smaldeel, bestaande uit drie mijnenvegers van het type MSI en volledig bemand door officieren, onderofficieren en manschappen van het reservekader, is nu reeds volledig operationeel. De wederoproeping en gebeuren vrijwillig gedurende de week-ends. Fregattenkapitein (R) PLANCHAR, zelf reserveofficier, voert het bevel over dit smaldeel.

De vereniging bestaat uit regionale sekties te Oostende, Gent, Antwerpen en Brussel. De activiteiten omvatten wederoproeping en herscholing, schietwedstrijden, informatievergaderingen, het voorzien van een beurtrol van verbindingsofficieren voor vreemde oorlogsbodems welke onze havens aandoen, contacten met reserveofficieren van andere strijdkrachten, studiereizen, enz. De afdeling West-Vlaanderen kreeg, ter gelegenheid van haar tienjarig bestaan, de opdracht van Korvettenkapitein (R) BECHET, nationaal voorzitter, het XVI

congres in te richten. Door Korvettenkapitein (R) H.P. Rogie, voorzitter van de afdeling West-Vlaanderen, werd een programma op punt gesteld dat alle aanwezigen, zowel de reserveofficieren van de Belgische, Nederlandse, Duitse en Franse Marines, alsook de aanwezige dames, kon boeien.

Na het onthaal op de Marinebasis te Oostende scheepten de reserveofficieren in op de eenheden van het reserve smaldeel 218.2 voor een zeetocht, waarbij ze zich vervolmaakten in de nieuwste technieken van de mijnbestrijding. Ondertussen voer de « FRANLIS » uit voor een kleine zeetocht met aan boord de overige deelnemers. Na het middagmaal, waaraan een honderdtal genodigden deelnamen in de mess van de Marinekazerne Bootsmans Jonsen, woonden de reserve officieren een academische zitting bij en hadden de genodigden een vrije namiddag voor een stadsbezoek.

Verscheidene commissies onderzochten de nieuwste maatregelen voor de reorganisatie van het reservekader, de operationele waarde van het smaldeel 218.2, alsook de herwaardering van de vereniging.

De besluiten werden voorgesteld op de algemene vergadering waarna als slot een nieuwe raad van beheer werd verkozen. Hierna werden de deelnemers uitgenodigd tot een receptie op het stadhuis van Oostende. Na een « rijsttafel » - typisch marinemaaltijd - werd dit XVI congres besloten met een dansfeest opgeluisterd door het dansorkest van de Zeemacht.

Als gevolg tot een uitnodiging in 1973 in de Duitse Bondsrepubliek, werd een groep reserveofficieren van de AKRO-MARINE in VB-43 (Pdt. Fregattenkapitän dR K.H. Aufermann) en van DdRBw-Hessen (Pdt. Oberstleutnant dR W. Lorenz) uitgenodigd voor een verblijf in België. Deze uitnodiging ging uit van de Nationale Vereniging van Hogere Reserveofficieren, met als voorzitter Fregattenkapitein (R) J.L.A. LUDWIG, alsook van de Nationale Vereniging van Reserveofficieren van de Zeemacht en van de afdeling West-Vlaanderen.

De RO (GE) brachten eerst een bezoek aan het Hydraulisch Laboratorium van de Schelde te Borgerhout en aan de haven van Antwerpen aan boord van een eenheid van de rederij Flandria. Gedurende een banket, ingericht in de Prins Albert Club te Brussel, werden contacten aangeknoopt met Oberst. i.G. GOSSMANN, militair en marine verbindingsofficier op de Ambassade van de Duitse Bondsrepubliek, met M.P. MATTAR, NAVO/CIOR, met M. von MACH, Hoofdfunktionaris bij het Secretariaat-Generaal van de EEG alsook met verscheidene personaliteiten van het actieve- en reservekader. Op 10 mei waren de genodigden de gasten van de Zeemacht en brachten een bezoek aan de Marinebasis te Oostende. Op 11 mei, aanwezig op het congres, nodigden ze op hun beurt de Belgische reserveofficieren uit voor een tegenbezoek aan de Duitse Bondsrepubliek in 1975 !

Gedurende het congres werden de banden tussen het actieve- en het reservekader versterkt door de aanwezigheid van de Commodore en van verscheidene officieren van de Marinebasis Oostende. De binding « Leger-Natie » werd onderstreept door de aanwezigheid van verscheidene sympathisanten, zowel burgers als militairen. Het succes van het programma van Korvettenkapitein (R) H.P. ROGIE was verzekerd en kon rekenen op een talrijke opkomst.

J.L.A. LUDWIG CPF (R)

in het zoeklicht

MATROOS MILICIEN PIERRE DE RUYCK (lichting 1969-1970)

In deze rubriek zal de redactie van Neptunus/Info-Marine regelmatig een oudgediende van de Zeemacht « onder de loepe nemen », dit zonder onderscheid van graad noch taalstelsel. Zowel dienstplichtigen, mensen uit het reservekader als gepensioneerden zullen benaderd worden.

Voor de volgende nummers hebben we reeds kontakt genomen met de heer Willy Bosschem, public-relations officer van het Casino-Kursaal Oostende en tevens gerenomeerd kunstenaar, verder met de heer Raymond Huilmand, beter gekend als Jo Deensen, hoofdredakteur van « De Zeewacht », beide heren waren zeer nauw betrokken, als milicien, bij de oprichting van Neptunus in het jaar 1952.

Deze maal gaan we echter zover niet in het verleden. Op een tip van Commodore e.r. L. Lurquin, hebben we kennis gemaakt met de heer Pierre De Ruyck en wel in het zonnige Spanje, waar de heer De Ruyck, fiere uitbater is van een keurig restaurant « Los Claveles ».



V.l.n.r. dhr. en mevr. BERGER, Commodore o.r. LURQUIN en dhr. en mevr. DE RUYCK.

Hier in België, wij denken aan Gent, Brussel, Antwerpen, Mons, Charleroi, Luik, zijn er heel wat instellingen waar onze oudgedienden elkaar regelmatig ontmoeten, maar wie had ooit gedacht een dergelijk restaurant in de Spaanse provincie Malaga te gaan zoeken!

Nochtans zo is het... Los Claveles is het ontmoetingspunt van de oudgedienden Zeemacht in Spanje en van ook heel wat gepensioneerden van onze Bel-

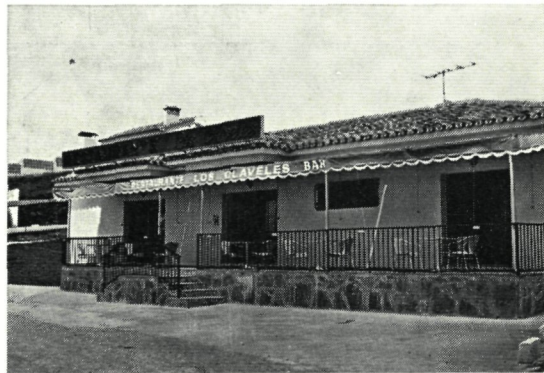
gische Koopvaardij. De heer De Ruyck was bij de Zeemacht gedurende de periode van 1969 tot 1970 als stewart in de Mess Officieren te Oostende. Hij heeft tenandere zijn beroep geleerd in de Stedelijke Hotelschool van Oostende.



Een foto welke zeker een ereplaats heeft in « Los Claveles ».

Een van de hoogtepunten uit zijn dienstplicht was toen hij als stewart werd aangeduid om HH. KK. HH. de Prinsen van Luik te dienen tijdens Hun bezoek aan Oostende.

In zijn restaurant doet dhr. De Ruyck zelf de keuken, naast heelwat - uiteraard - Spaanse specialiteiten (een heerlijke Gazpacho Andaluz, de befaamde koude soep) kan men er de beste Belgische keuren proeven, zo ondermeer een fabuleuze chateaubriand en dit alles aan zeer « Spaanse » prijzen. De zaaldienst staat onder leiding van Mevrouw De Ruyck.



...het is heerlijk te « aperitieven » op dit zonnig terras.

Is U met vakantie in de provincie Malaga, dan is een bezoek aan Los Claveles beslist een ometje waard, het is gelegen aan de Mijas-Costa, Carretera Cadiz km. 209, ongeveer een 8-tal km. ten zuiden van Fuengirola op de baan naar Marbella, het ligt vlak aan zee, en het is er heerlijk te aperitieven op het gezellig terras.

Steeds heeft u er de kans een oudgediende te ontmoeten, maar iedereen die van dicht of ver iets met de Zeemacht te maken heeft, zal er als een graag geziene (ere-)gast ontvangen worden.

les spécialités

par G. Soupart



navigateur
navigator

de specialiteiten

door G. Soupart



medisch assistent
assistant médical

neptunus winkeltje

boutique neptunus



Enkel door overschrijving/storting op postrekening **146270** van de Kredietbank Oostende, voor rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par virement/versement au CCP **146270** de la Kredietbank Ostende, pour compte **473-6090311-30** de Neptunus.

HET « T-SHIRT » - ZEEMACHT

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small, medium en large met volgende opdrukken :

ZEEMACHT of FORCE NAVALE

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 195,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.



LE « T-SHIRT » - FORCE NAVALE

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en 3 tailles : small, medium et large avec les impressions suivantes au choix :

FORCE NAVALE ou ZEEMACHT

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 195,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

boutique neptunus

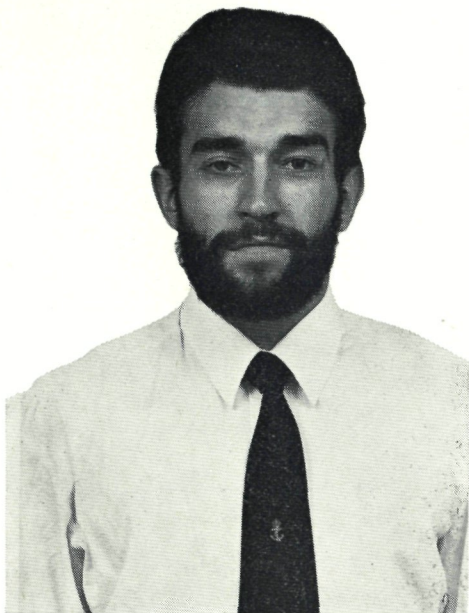
neptunus winkeltje

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 200,— fr., B.T.W. inbegrepen.

LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 200,— fr., T.V.A. incluse.



Enkel door overschrijving/storting op postrekening **146270** van de Kredietbank Oostende, voor rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par virement/versement au CCP **146270** de la Kredietbank Ostende, pour compte **473-6090311-30** de Neptunus.

ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,— F + 4,5 portkosten.



AUTO-COLLANT

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm. Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,— F + 4,5 de port.

**MORE THAN
2,000 SHIPS
FLY
THE SHELL FLAG!**

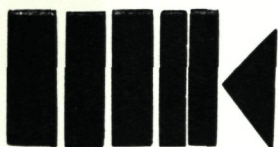


More than 2,000 ships supplying some hundred Shell distribution companies, scattered over the whole world, fly the Shell colours. Thanks to these ships, Shell products are available in some



Belgian Shell-Brussels

85,000 garages and petrol stations, nearly 1,500 airports and more than 300 harbours! This world-wide organization allows Shell to guarantee you unequalled supply security and delivery speed.



SCANDIAFLEX
AFSLUITINGEN
FERMETURES

**DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN
MOBIELE AFSLUITINGEN**

- * akordeon vouwdeuren in kunstleder, hout of aluminium
- * vouwwanden voor bad- en doucheafsluiting
- * zonneblinden in gelakt aluminium
- * vliegenramen in aluminium en fiberglas
- * verticale oriënteerbare stoffen gordijnen
- * oriënteerbare rolluiken in aluminium
- * garagepoorten

Maatschappelijke Zetel, Verkoopbureel en Toonzaal :
Juul Mcretuslei 586 te Wilrijk-Antwerpen — tel. (03) 27.78.20

N.V. INES - BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)
koningstraat 13
antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

n.v. BELIARD - MURDOCH s.a.

SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW
INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES

Oostende

Antwerpen

drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

typo - offset

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

**engagent pour
entrée en service
immédiate**

OFFICIERS de MARINE (pont)

(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE (machine)

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° 03-41.14.80 ext. 378

ik ben tuk op **TUC**



A black and white photograph of two children in raincoats standing under a large umbrella. The child on the right is holding a TUC juice carton and looking up with a smile. The child on the left is drinking from a TUC carton. The background is dark and rainy.

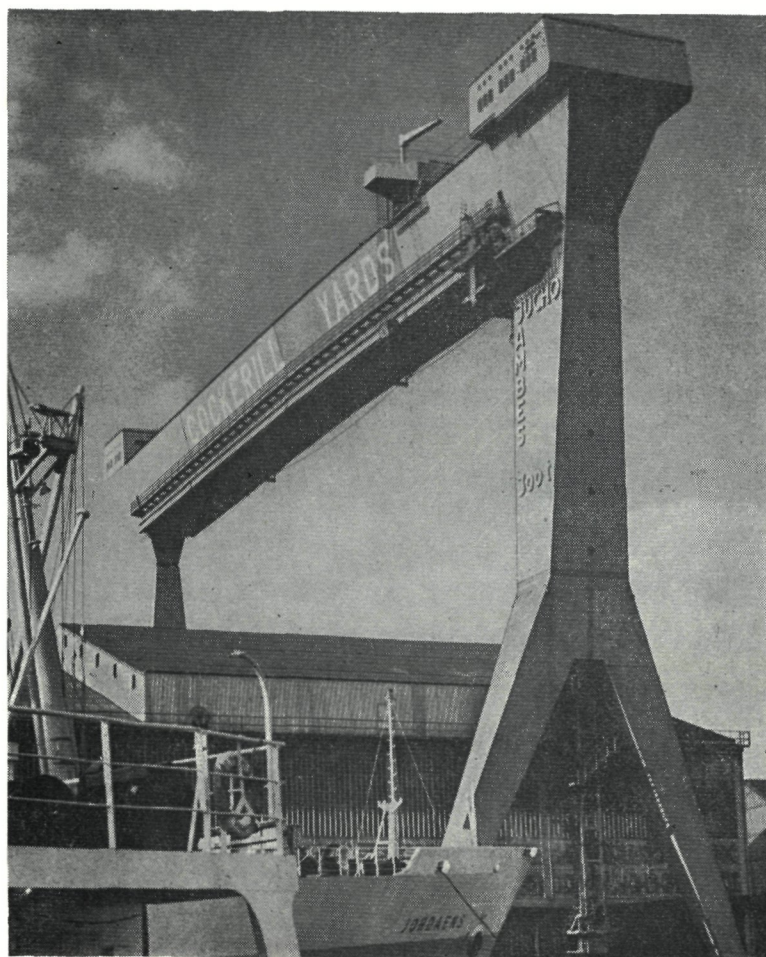
publiart/emap

PAREIN®



BOUWEN - OMBOUWEN
HERSTELLEN - DOKKEN EN
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE
WERKEN

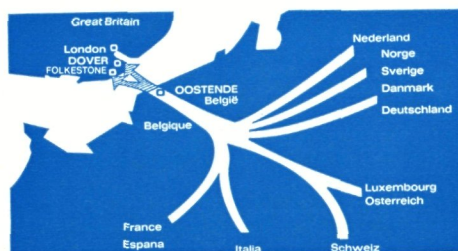
tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex: COCKYARDS HOB 31.175
telegram: COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



- * Gedurende het ganse jaar, tenminste 5 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende en Dover.
- * Tussen Oostende en Folkestone minstens twee dagelijkse afvaarten in elke richting.
- * Tijdens de zomer tot 17 afvaarten per dag, in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:
reizigers zonder voertuig : dagexcursies, shopping trips (36 u.), winter-weekend excursies en nacht-retourbiljetten.
- automobilisten : minitours en 36 u. excursies (GRATIS vervoer van de wagen).

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 12.51.65 - 5125165 vanaf 19.7.1974).
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (toll. 776.01 - 707601 vanaf 19.7.1974).

 **edmond depaire**

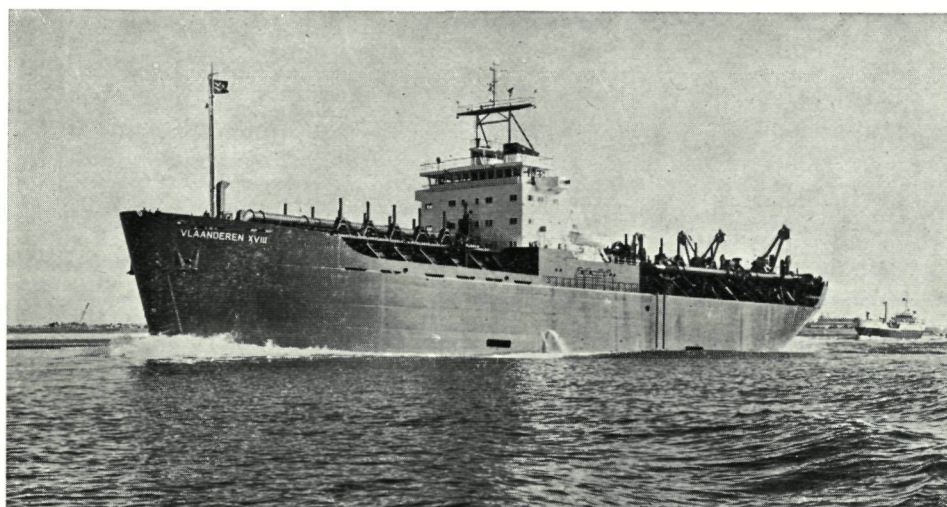
S. A.

N. V.

02-26.98.20

uw vervoerder
votre transporteur
havenlaan 94, avenue du port, bxl.

DRAGAGE DECLOEDT



VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

**FRANKLIN ROOSEVELTLAAN 11
1050 BRUSSEL
Tel. (02) 49.00.63
Telex 24510**

BOELWERF

N.V.

TEMSE

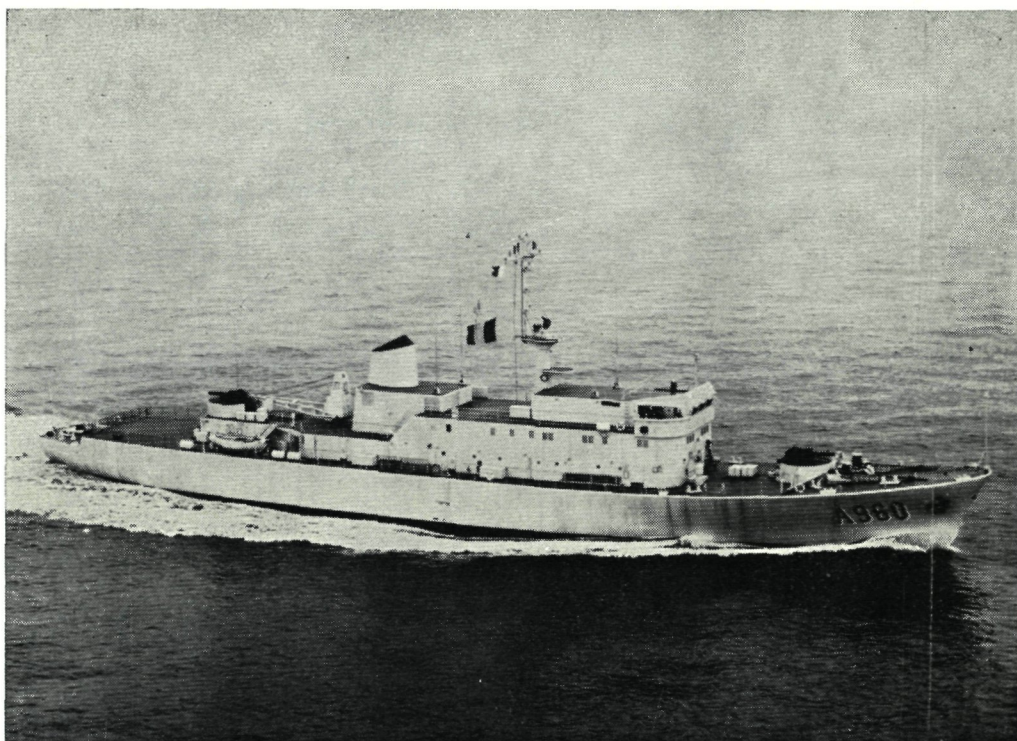
S. A.

Tel. 03 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

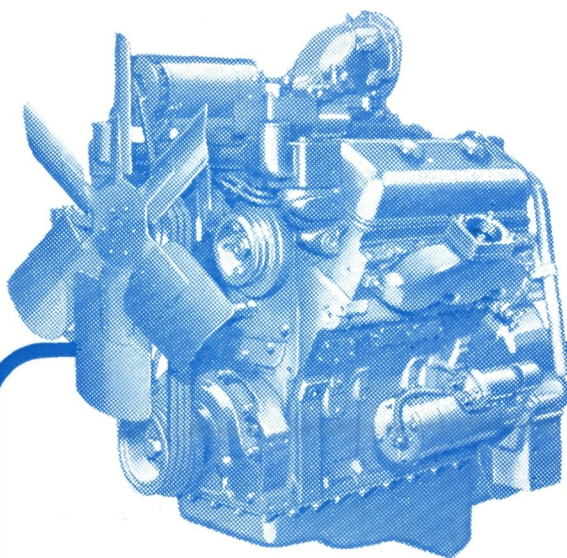
Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », et de 4 dragueurs de mines côtiers



PURE KRACHT

...gekombineerd met 'n snelle acceleratie !

Inderdaad de G.M. Detroit Diesel tweetakt motoren leveren 'n maximaal vermogen tegen 'n minimum eigengewicht. Ze zijn kompakt gebouwd, rationeel gekonstrueerd en dus uiterst betrouwbaar. De motoren hebben 'n lange levensduur en vragen minimale onderhoudskosten. Tel daar nog bij dat in een zelfde serie : de V6, V8, V12, V16, 4 en 6 cilinders-inlijn motoren, de meeste onderdelen onderling omwisselbaar zijn. Daardoor zijn de onderdelen voor Detroit Diesel motoren lager geprijsd. Bovendien zijn ze overal verkrijgbaar. Konklusie; voor 'n diesel motor van 50 tot 3500 pk is een General Motors Diesel de beste keuze.



Detroit Diesel Allison

Sabena's onbezorgde vakanties

Mexico - 10 dagen

22.340 F *

(Vertrek iedere zaterdag en dinsdag met de Sabena-Boeing)

Sabena biedt u de gelegenheid een boeiende vakantie door te brengen in Mexico, een ultra-moderne stad, die echter haar charmes uit de tijd van de conquistadores behouden heeft. Bovendien kunt u in de omgeving uitzonderlijke uitstapjes maken naar de enig mooie overblijfselen van de pre-columbiaanse beschaving.

In deze aanbieding voor een onbezorgde Sabena-vakantie zijn de vlieg-

tuigreis en het verblijf in een comfortabel hotel begrepen. De reis zelf gebeurt met de regelmatige lijnvlucht van Sabena naar Mexico.

Uw reisagentschap zal u alle gewenste inlichtingen bezorgen.

* Transport en verblijfkosten inbegrepen. Deze prijs kan aan verandering onderhevig zijn. (G.I.T. 20)

la force navale recrute !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

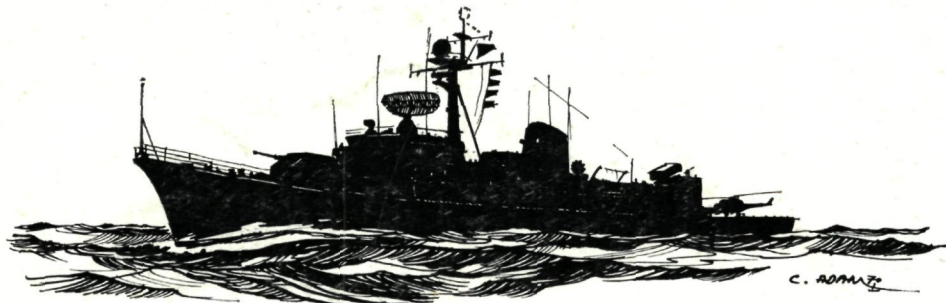
de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linieregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h.

Les samedis de 9 h. à 12 h.

NEEM KONTAKT MET

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 19 u.

Op zaterdag van 9 u. tot 12 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

22e jaargang - neptunus 1974-75 - 22e année

nr. 149 - no. 149

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — 280-0400779-12 de neptunus — voor rekening 280-0400779-12 neptunus ou/ of rekening 473-6090311-30 van neptunus — compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1974, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent